9

LINHA CENTRAL

DO

IMPERIO DO BRAZIL

PELO

Dr. José Jorge da Silva.

RIO DE JANEIRO
TYP. DO APOSTOLO, RUA NOVA DO OUVIDOR NS. 16 E 18
—
1872

Ao Illm. Sr.

Domingos Theodoro de Azevedo Paiva

Homenagem ao seu merito, tributo de antiga amizade.

LINHA CENTRAL DO IMPERIO DO BRAZIL.

I.

Se a fortuna deparar-me algum leitor, e a esse parecer pretencioso o titulo que puz á linha que vou descrever, peço-lhe que, adiando o seu reparo, acompanhe-me por ella adiante até o fim,e lá verá que não armei de opulenta e brilhante cauda ridiculo pavão.

Chamo *Linha central do Imperio do Brazil*, essa que, utilisando-se da estrada de D. Pedro II, do Rio de Janeiro á Barra do Pirahy ou Estação do Passavinte, procura atravez da Mantiqueira o Alto Paraná (Rio-Grande), serve-se de 30 leguas navegaveis da foz do Ribeirão Vermelho á cachoeira da Bocaina, dahi por estrada marginal de outras 30 leguas transpõe a cachoeira do Jauguara, ultima das 5 ou 6 que obstruem o rio nessa secção, restabelece a navegação por 90 ou 100 leguas até a cachoeira do Urubupunga, desce até a das Sete-Quédas, e termina na foz do Rio da Prata.

Os affluentes mais notaveis do Paraná, e de que desde já póde-se tirar partido são :

Na margem esquerda, o Sapucahy, Mogi-Guassú, Tieté, Aguapehy, Paranapanema, Ivahy, Coritiba ou Iguassú (Minas, S. Paulo, e Paraná).

Na margem direita, o Parahyba, Sucuriú, Rio Pardo, Ivinheima, Igatemi (Minas, Goyaz e Matto-Grosso).

Além dos grandes serviços que desta linha póde fundadamente esperar-se, tem ella um prestimo de tão subido valor, que será difficil exagerar-se. E' o ponto de partida, o tronco

de ramaes gigantescos que, irradiando-se para todos os rumos, formão uma rêde, tão bem tecida que insinua-se quasi por toda a superficie do Imperio.

Vou procurar demonstral-o, indicando os diversos traços que devem distrahir-se de uma e outra margem do Alto e Baixo Paraná.

Acompanhando o curso das aguas pela margem direita, o primeiro destaca-se das cabeceiras do Alto-Paraná (Rio-Grande) para o Rio S. Francisco, passa por Mattosinhos e perto de Barbacena, vai á Lagoa Dourada e dahi ou desce pela margem do Rio das Velhas ao Guahicuhy, ou descamba para o Paraopeba, cujo estudo foi ultimamente concedido á *Public Works construction Company*: do S. Francisco procura o Tocantins por qualquer dos rios Carinhanha, Paraná, Grande, Preto ou do Somno, como exames posteriores aconselharem.

O segundo nasce da cachoeira da Bocaina, demanda pelo Piumhy ou ribeirão da Capetinga o Alto S. Francisco que lhe corre ao norte á 8 ou 10 leguas ; ramal, que além de servir ás celebres mattas da Corda, do Piumhy, Bambuhy, Formiga, etc., é a sahida natural daquella importantissima região para a capital e porto do Rio de Janeiro.

De um ponto entre a barra do Paranahyba e a cachoeira do Urubupunga disfere o 3° ramal, que pelo rio Cochim que a 30 leguas do Paraná já é navegavel, busca o rio Paraguay, donde póde-se não só ir á Miranda pelo Mondego, e utilisar a navegação do S. Lourenço, como subindo pelo rio Cuiabá ir á capital de Matto-Grosso, transpôr o varadouro de 3,920 braças que na serra dos Parecis separa as cabeceiras do Aguapehy das do rio Alegre, ganhar o Guaporé, Madeira e no Amazonas não só seguir-lhe o curso, como pelo Cassiquiare entrar no Orenoco, e saudar o Oceano.

Da margem esquerda os ramaes que parecem-me mais dignos de estudo, são dous.

O primeiro começa das cabeceiras do Alto-Paraná, (v.g. Bom Jardim ou Livramento), abre communicação para Baependy e Campanha, e além de outros serviços facilita o uso das preciosas aguas do Caxambú e Lambary.

O segundo tem por ponto de partida Itapua, ou Candellaria, por exemplo, no rio Paraná, atravessa as Missões Argentinas, e acaba no rio Uruguay, talvez na embocadura do Piratinim ou Camacuan, da provincia do Rio Grande do Sul.

Como vê-se, nesta grande rêde interessão-se as provincias do Rio de Janeiro, Minas, S. Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Goyaz, Matto-Grosso, Bahia, Pernambuco, Sergipe, Alagoas, Maranhão, Amazonas e Pará.

Tentar pôr em relevo o magestoso futuro deste systema de communicações como instrumento de civilisação, de riqueza, de estrategia, ou garantia de integridade do Imperio, tanto valêra como querer demonstrar a evidencia.

Sei que para ir a Matto-Grosso tem sido lembrados diversos projectos. Um, por exemplo, vem de Santa Catharina, desce pelo rio Iguassú, roça a fronteira oriental das Missões Argentinas, entra no Paraná e então ou sobe-o até Matto-Grosso, ou atravessa-o em busca da Assumpção. O outro sahe de Coritiba, utilisa-se do Rio Ivahy até o Paraná, donde passa para o Ivinheima e Brilhante e dahi para o Mondego, ou rio de Miranda.

Esta ultima linha, cujo estudo foi por Decreto de 22 de Dezembro do anno passado concedido aos Srs. Barão de Mauá, Dr. Antonio Pereira Rebouças e outros, é de incontestavel utilidade, e muito folgo de vêl-a em mãos tão habeis ; mas sem contestar nenhuma das judiciosas considerações que tornão sempre recommendaveis os escriptos do Sr. Dr. Antonio Rebouças, cujos trabalhos sobre a materia li com recrescente interesse e aproveitamento, tenho para mim que do Rio de Janeiro para Matto-Grosso a linha preferivel é a do Paraná e Coxim ; pois sahe da capital, onde está o governo geral, arsenaes, recursos

bellicos, etc.; exige pouca despeza de construcção, é de execução mais facil, vai sempre pelo interior do paiz, alcança aquella provincia exactamente no lado opposto a seus pontos vulneraveis por nossos inquietos vizinhos, facilita os meios de repellir promptamente qualquer aggressão, vai quasi sempre por terrenos habitados e sadios, e é de tal urgencia que adial-a será um desmazello lastimavel ; ainda ha poucos dias os nossos bons e leaes alliados da Republica Argentina derão-nos o aviso de que devemos estar sempre alerta ; seriamos victimas de alguma *hespanholada*, se o Brazil não estivesse preparado para responder-lhes ao pé da letra e pagar á boca do cofre.

De mais, a linha do Paraná presta-se a outros usos a que nenhuma outra póde servir, como farei ver.

Mais cedo ou mais tarde, tem de dividir-se a provincia de Minas. Este pensamento, que ha annos deparava grande resistencia, conta hoje muita sympathia, muita adhesão no sul de Minas. A experiencia além de confirmar os inconvenientes de administrar vastas superficies, tem-nos mostrado dolorosamente que pouco podemos esperar de nossas assembléas provinciaes com assento no Ouro-Preto, e ainda menos dos presidentes, que vindo pela maior parte da côrte para a antiga *Villa-Rica*, pelo Juiz de Fóra, contentão-se de aprender o caminho, e assentão que a provincia não passa daquillo : ao menos assim o faz acreditar a indifferença com que deixão ao Deos dará o valle do Rio-Grande.

Ora, se fizer-se a divisão em duas partes iguaes approximadamente em população, etc., as demarcações serão pelo Parahybuna, Paraopeba, S. Francisco, Indaiá e Paranahyba.

A prevalecerem estes limites para a provincia do Sul, como parece-me posto em razão, a linha do Paraná irá pelo centro da nova provincia, dividindo-a em duas partes quasi iguaes, e nessa linha escolher-se-ha o assento da capital : o que forra

despezas de uma outra estrada, que teria de fazer-se para o Rio de Janeiro.

Outra consideração. Não será tempo de ir-se estudando calma e seriamente se convem ou não mudar-se para o centro a capital do Imperio ? Acanho-me de escrever que julgo essa medida urgente, e altamente politica ; mas é o que penso.

Se algum dia tivermos o bom senso de adoptar este alvitre, que, pondo a capital a salvo de invasão estrangeira, liberta o governo da pressão de influencias que pódem ser consultadas, mas não decidir de graves negocios do Estado, como actualmente acontece, parece-me que esse centro ficaria bem escolhido nos campos do Piumhy, ou do formoso valle do Rio Capetinga. D'ahi com summa facilidade poderião estabelecer-se communicações rapidas tanto para o norte pelo S. Francisco e porto do Rio de Janeiro, como para o sul e oeste pelo Paraná.

Clima sadio, riqueza de madeiras, abundancia de pedra de construcção, belleza de paisagem, fartura de peixe, aguas excellentes e a fortuna de posição entre os dous grandes rios parecem estar indicando que alli deve ser a capital do Brazil.

E' talvez uma profanação, um sacrilegio intrometter-se um provinciano obscuro em questões tão elevadas ; mas perdoem-me os grandes politicos por esta vez ; que prometto não cahir em outra.

II.

A primeira secção da *Linha Central do Imperio do Brazil* é uma estrada de ferro que communique o Alto-Paraná navegavel com a estrada de D. Pedro II.

Qual o braço preferivel ?

Se a razão fosse sempre apanagio da victoria, a questão devêra julgar-se decidida a favor do braço do Parahybuna, uma vez que o governo deu-lhe a preferencia e está fazendo a estrada ; mas não é raro ver-se ao lado da injustiça a insolente

fortuna, e é por isso que foi condemnada sem estudo, sem uma só razão politica, commercial, ou estrategica a linha do Paraná.

Era necessario que uma estrada de ferro passasse pelo Juiz de Fóra, era necessario assar o ovo, e em parallelo com pensamento *tão nobre* que valem a sorte do universo, e ainda menos os interesses do Brazil?

A quem tiver acompanhado a discussão pela imprensa, e lido os relatorios dos engenheiros e directores da estrada D. Pedro II de certa época, não póde ter escapado uma circumstancia muito notavel: é que os defensores da linha do Juiz de Fóra, a vencedora, não se animão a confrontal-a com o traço do Alto-Paraná como caminho para Matto-Grosso. Este lado da questão, a que innegavelmente sobra interesse de actualidade e de futuro, é a cabeça de Meduza, que os petrifica, é a tunica de Nessus, que não ousão envergar.

E não lhes falta razão; que a serem tomados em conta os interesses do paiz e não as conveniencias de localidades e de individuos, a estrada para Minas estaria hoje atravessando a Mantiqueira pelo Bom Jardim, ou Passavinte, e não pela garganta do Ayres.

Que serviço relevantissimo não faria ao Brazil, quem, ao traçarem-se estradas de ferro, riscasse, borrasse da carta respectiva o nome das povoações e fazendas! Então o theodolito seria surdo, e a trena inexoravel.

Ainda é tempo: reconheça o governo que errou, suspenda os trabalhos do Juiz de Fóra á garganta do Ayres, pague os serviços feitos; que é economia perder a tempo; faça estudar a linha do Alto Paraná, da Barra do Pirahy e estação do Passavinte para a barra do Ribeirão Vermelho, e salve o grande futuro da Linha Central do Imperio do Brazil.

Estas minhas idéas julgo tel-as largamente demonstrado em diversos escriptos, que hoje offereço juntos neste folheto á apreciação do Governo Imperial, e ao juizo dos homens imparciaes, unico tribunal de que me reconheço justiçavel; mas já na sessão de 3 de Junho de 1864 havia eu na Camara dos Deputados tratado desta materia, e do discurso, que então proferi, trasladarei a parte que pertence á questão: é a seguinte:

" — O Rio-Grande desde sua nascente na serra da Mantiqueira até as vizinhanças da foz do Ribeirão Vermelho não soffre navegação, que além de muitas cachoeiras, o leito é raso; mas, passada esta primeira secção, outro é o regimen do rio, que, engrossado pelas aguas do rio das Mortes e Capivary, deslisa-se mansamente por 30 leguas até a Bocaina, e sua navegabilidade não póde soffrer a mais leve contestação.

Em Outubro de 1855, anno em que a secca foi extraordinaria, um engenheiro tão hydraulico como esses outros que o Governo emprega, fez aquella exploração por ordem da presidencia de Minas, e por officio de 15 de Novembro, que peço licença para ler, deu conta de sua commissão nos termos seguintes:

« Illm. e Exm. Sr.—Tive a honra de levar ao conhecimento de V. Ex. em officio de 7 de Outubro proximo passado, datado da cachoeira da Bocaina, que o Rio-Grande é navegavel desde já entre o Ribeirão Vermelho e a cachoeira da Bocaina. . . .

. . . . . .

« Rectifiquei minuciosamente meu primeiro exame e reconheci então que a parte navegavel do rio desde já é 30 leguas e 812 braças, e tenho a satisfação de assegurar de novo a V. Ex. que todos os trabalhos para a navegação desta parte do rio reduzem-se a desobstruir suas margens de algumas madeiras nos lugares em que o canal do mesmo rio se lhes approxima. . . .

. . . . . .

« Na rigorosa secca do anno corrente continha o Rio-Grande na barra do ribeirão Vermelho 11,674 palmos cubicos de agua na largura de 640 palmos, a profundidade de 10 palmos nas margens e de 5 no meio, o que dá a profundidade média de 7,3 palmos; a correnteza média é de 2,5 palmos por segundo. »

Segue-se uma tabella demonstrativa das distancias, largura, profundidade e correnteza do rio, e depois continúa o engenheiro:

« O termo médio destes dados é 9,2 palmos de profundidade, e a correnteza de 2,7 por segundo, sómente em um lugar a profundidade não excedeu de 6 palmos com a maxima correnteza de 5 palmos; em todos os outros lugares a profundidade do canal excede a 10 palmos, e a correnteza é menor que 3 por segundo; se der-se pois o caso até aqui não acontecido, conforme informações que colhi, de alguma secca extraordinaria, nem por isso soffrerá a navegabilidade do rio, assim como não será interrompida nas cheias, se fôr feita a vapor; mas para navegação á vela será preciso rebaixar o leito do rio no canal esquerdo da cabeça da ilha para baixo do poço Fundo; trabalho que exige pouca despeza.

« Se a navegação verificar-se a vapor em barcos de 40 a 80 cavallos, nada mais será preciso do que desembaraçar o rio das madeiras a que me referi; se porém o quizerem navegar por barcos de maior lotação, basta fazer-se as obras que indiquei, na ilha que jaz abaixo do Poço Fundo; o que aliás me parece desnecessario por emquanto, visto como barcos de pequena força serão sufficientes para os fins a que terão de ser destinados.

« Se por alguns dos meios aconselhados pela sciencia abrir-se a navegação do Alto e Baixo Rio Grande, seguir-se-ha naturalmente a de seus importantes tributarios, e essa facilidade de communicação, ajudada pela amenidade do clima e fertilidade da vasta região banhada por esses rios, trará a vida, a prosperidade e o movimento a lugares hoje estacionarios.

« Na minha viagem rio abaixo, acompanhárão-me o Dr. José Jorge da Silva, C. José Esteves de Andrade Botelho e muitos outros cidadãos da villa de Lavras, nos dous primeiros dias; então voltárão para aquella villa, á excepção do Dr. José Jorge da Silva, que acompanhou-me até a cachoeira da Bocaina.

« O expendido é quanto posso informar a V. Ex., em additamento ao meu estudo, officio de 7 de Outubro proximo passado.

« Deos Guarde a V. Ex.—S. João d'El-Rei, 15 de Novembro de 1855.—Illm. e Exm. Sr. Dr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos, muito digno presidente desta provincia.—*Julio Borell de Wernay*, engenheiro desta provincia. »

Tanto por prazer, como por minha natural tendencia para este genero de estudos, fiz parte desta exploração, e embora não tenha conhecimentos profissionaes, acredito que para avaliar a profundidade de um rio e ver se suas aguas descem mansa ou precipitadamente, não são necessarios titulos especiaes de habilitação. Grandes extensões daquelle rio arremedão verdadeiros lagos, onde vê-se a espuma immovel no meio das aguas.

E para conhecer a profundidade basta a vara do canoeiro.

O governo de Minas por mais de um acto mostrou ligar muita importancia ao pensamento daquella navegação, e a assembléa provincial por uma lei de 1856 autorisou conceder certos favores a qualquer companhia que se encarregasse daquella empreza, mas ninguem arriscaria seus capitaes naquella navegação, se uma estrada para esta côrte, unico mercado da provincia, não se encarregasse de levar e receber as mercadorias que houvessem de ser transportadas pelos vapores fluviaes. Nesse tempo ainda esperava-se que a companhia União e Industria tivesse forças para levar ao cabo o arrojado plano de guiar seus carros e diligencias até ás aguas do S. Francisco, e por isso maior razão havia para esperar-se ver brevemente levantada uma estação na cidade de S. João d'El-Rei, distante 18 leguas da barra do Ribeirão-Vermelho, e para mais avivar a fé e esperança, a presidencia havia mandado alinhar uma estrada entre estes dous ultimos pontos.

Volvêrão os tempos, a triste realidade veio dando sinistras amostras de si, e hoje não resta em pé uma só das illusões antigas; aquella companhia não pôde realizar suas nobres e pa-

trioticas aspirações, e vergou ao peso de difficuldades multiplas com que lutou, mas não pôde vencer. Morreu, pois, e isto era consequencia inevitavel a tentativa de navegar o Rio-Grande.

Mas hoje renascem as esperanças, aquella idéa perdeu o caracter de utopia; porque uma estrada de ferro tem de ir em demanda do S. Francisco, e na sua forçada passagem pelo valle do Rio-Grande, que só por uma iniquidade revoltante deixará de atravessar, tem de ficar a poucas leguas da barra do Ribeirão Vermelho, e então ou o governo ou uma companhia, ou o patriotismo e interesse de particulares, tratarão de ligar por uma boa estrada os trilhos de ferro aos vapores do Rio-Grande. E por esta fórma respondo a uma objecção muito natural contra navegações de rios que não tenhão sahida para grandes mercados.

Eu, Sr. presidente, havia offerecido um projecto para considerar-se o Rio-Grande como caminho para S. Francisco, mas conhecendo pelo calos do nosso horizonte parlamentar e governativo que o Rio das Velhas era o predilecto, abracei o conselho de Cicero, quando indeciso por muito tempo entre Pompeu e Cezar, cedeu afinal á força maior e tranquillou-se com dizer: « *Tempori serviendum est.* » Capitulei, pois: adio o meu projecto; alisto-me entre os cavalheiros do Rio das Velhas, e, para bem servil-o, para sellar a sinceridade da minha conversão, vou procurar o melhor e mais curto caminho para encontral-o.

Como V. Ex. sabe, entre o valle do Parahyba por onde estende se a estrada D. Pedro II, e os valles do Rio-Grande e S. Francisco, interpõe-se a cordilheira geral, que com o nome de Mantiqueira ou serra do Espinhaço, como baptizou-a o barão de Eschwege, vem de S. Paulo, corre de sul a norte e vai acabar na Bahia; seja, pois, qual fôr o ponto da provincia do Rio donde procure-se qualquer destes valles, ha de necessaria e indeclinavelmente atravessar-se a cordilheira; mas a posição topographica do Rio S. Francisco, e ainda mais, a do Rio das Velhas em relação á estrada D. Pedro II que trata de prolon-

gar-se, e o caracter rude e intratavel das serranias de Barbacena para o norte, precisão mais a zona em que deve atravessar-se a cordilheira, e indicão que só poderemos escolher passagem daquella cidade para o sul. Nisto estão de accordo quantos tratão seriamente do grande pensamento politico de ligar o S. Francisco á capital do Imperio.

Segundo artigos de jornaes e opiniões emittidas nesta casa, ha tres pontos de cordilheira que se disputão a preferencia, isto é, Passavinte, Bom Jardim e Serra do Ayres. O Passavinte é dos tres o que fica mais ao sul, e por isso mais distante do Rio das Velhas; fique, pois, fóra de discussão e comparemos as vantagens e distancias da linha do Ayres e a do Bom-Jardim ou Boqueirão.

A linha do Ayres é a que utilisa-se do traço da União e Industria até a cidade do Parahybuna, e dahi atravessa aquelle ponto.

A linha do Boqueirão como eu a comprehendo e defendo, destaca-se da Barra do Pirahy e transpõe a Mantiqueira no districto do Bom-Jardim.

Como a Barra do Pirahy é ponto forçado para ambos os alinhamentos, é facil calcular as distancias para o Rio das Velhas, e tomemos o Sabará como ponto extremo.

LINHA DO AYRES.

Da Barra do Pirahy a Entre-Rios . .	14	leguas
De Entre-Rios a Mattosinhos	42	»
De Mattosinhos a Sabará	30	»
	86	»

LINHA DO BOM JARDIM.

De Pirahy a Santa Izabel	8	leguas
De Santa Izabel a Mattosinhos. . . .	25	»
De Mattosinhos a Sabará.	30	»
	63	»

Vê-se pois que esta linha é mais curta 23 leguas do que a sua rival, que para ser preferida apezar de forçar passageiros e mercadorias a maior viagem e maior despeza, deverá ter por si titulos de subido merecimento. E quaes são elles? Ir em busca de regiões ricas de productos ou de esperanças? Não; que o alvo das duas linhas é o mesmo. Atravessar terrenos ferteis e que promettem muito? Menos ainda; o terreno de Entre-Rios até o Juiz de Fóra, ou cidade do Parahybuna, é de boa cultura, mas dahi até a Mantiqueira, isto é, 10 ou 12 leguas, as terras se não são pessimas, hão de ser reputadas sempre por de inferior qualidade.

A linha do Bom-Jardim offerece menos inconvenientes; é bem conhecida a fecundidade das fazendas da Conservatoria, Amparo, Turvo, S. Joaquim e margens do Rio-Preto.

A qualidade dos terrenos que as duas linhas percorrem da Mantiqueira em diante é quasi identica; e se ha differença é em favor dos campos do sul, que são melhores.

Sei que desviar a linha ferrea do leito da União e Industria é desarmar a companhia de um dos seus mais apregoados argumentos em favor da encampação que pretende.

Estou convencido de que aquella empreza póde allegar razões mui sérias que advoguem sua causa, e mal de sua sorte se precisar de recorrer a um sophisma; porquanto, segundo opiniões muito autorisadas, aquella estrada, tanto pelo acanhamento das curvas, como pela aspereza dos declives, não póde ser convertida em estrada de ferro servida a vapor, e é muito problematico se alguns de seus lanços poderão ser aproveitados para esse fim; desviada uma vez a linha ferrea, será difficil reconduzil-a ao leito que deixára.

Accresce uma circumstancia que parece digna de reparo. A linha do Ayres atravessa a ponte Parahybuna, que já leva comsigo o Rio-Preto, 14 ou 15 leguas abaixo da ponte do Pirapetinga, por cujas alturas suppõe-se passará a estrada do Bom-Jardim.

Ora, descer muito para tornar a subir não parece doutrina muito acceitavel na construcção de estradas de ferro.

Mas, diz-se, o alinhamento do Ayres utilisa 14 leguas do Pirahy a Entre-Rios. Nisso nenhuma economia ha; porque, como essa linha é 23 leguas mais extensa do que a outra, excede ainda em 9 leguas de construcção nova! Se a estrada do Ayres como caminho para S. Francisco não deve ser preferida comparemos entre si os dous alinhamentos como estradas mineiras, e vejamos qual serve á maior somma de interesses, a maior população.

Para instituir este paralello de uma maneira concludente e satisfactoria, cumpre dar da provincia de Minas uma idéa ao menos succinta e desenhada a largos traços.

Já o disse e todo o mundo sabe, que Minas é atravessada de sul a norte pela cordilheira geral da Mantiqueira. De seu lado oriental nascem o Rio-Preto, Parahybuna, Pomba, Muriahé, vertentes do Parahyba, Itabapoana, Rio-Doce, Mucury, Jequitinhonha e Rio-Pardo que demandão por si o oceano. Da face occidental os rios mais notaveis são o Rio-Grande e S. Francisco, que ambos tem tributarios muito consideraveis como o Sapucahy, Rio das Velhas, Paranahyba, etc.

Aquem da cordilheira tem Minas vinte municipios e do lado do oeste quarenta e dous, dos quaes dezoito pertencem ao valle do S. Francisco e vinte e quatro ao do Rio-Grande.

Se exceptuarmos sete do valle do Parahyba e dous do Rio Doce, que por sua posição devem procurar um ou outro ponto da 3ª secção, todos os outros municipios mineiros, que são nada menos que 53, reconhecem o Bom Jardim como sua estrada natural para esta côrte e mercado.

A respeito dos municipios do valle do Rio-Grande a demonstração está feita pelo primeiro mappa que consultamos; a posição que occupão os guia para alli.

Quanto aos outros que estendem-se pelos valles dos rios

S. Francisco, Rio-Pardo, Jequitinhonha e seis do Rio-Doce, sabe-se que todos procurão Barbacena quando dirigem-se ao Rio de Janeiro. A estrada que do Bom Jardim procurar o Rio das Velhas passará, se seguir a linha recta, muito perto daquella cidade. Calculemos as distancias e tomemos Barbacena como ponto de partida para a Barra do Pirahy pelas duas direcções da União e Industria e do Boqueirão ; serão as seguintes :

LINHA DO JUIZ DE FÓRA.

De Barbacena a Entre-Rios.	27	leguas
De Entre-Rios á Barra do Pirahy. .	14	»
	41	»

LINHA DO BOM JARDIM.

De Barbacena ao Bom-Jardim . . .	15	»
Do Bom-Jardim á Barra do Pirahy.	15	»
	30	

A differença é pois de 11 leguas a favor da linha que defendo, ou por outra, é evidentissimo que 53 municipios mineiros, de 62 que a provincia tem, ficarão inexplicavelmente desattendidos se fôr preferido o traço da União e Industria.

Se é facil, como apregôa-se, abrir no ponto do Ayres uma passagem para locomotivas, embora não esteja esta materia estudada por profissionaes, engenheiros habeis declarão o Bom Jardim como ponto muito asado para transpôr-se a cordilheira.

Toda a estrada pelo valle do Parahybuna até o Ayres é aberta por mattas ; a do Bom Jardim só tem 10 leguas dessa ordem e o resto é por campos e por isso de construcção mais barata.

Farei por ultimo uma reflexão.

Parece que o Governo geral e a administração de Minas devem estar escarmentados com o constante infortunio dás obras

emprehendidas no valle do Parahybuna. Para construir-se as estradas decretadas pela celebre lei mineira n. 18 de 1834, contrahio-se um emprestimo de 540:000$ que forão despendidos alli, temos pago cerca de 1,200:000$, ainda devemos mais do principal, e estamos sem dinheiro e sem estrada. Veio depois a companhia União e Industria cheia de bons desejos, porém mal succedida. Se o Governo quizer fazer uma terceira experiencia, não me surprenderá se tiver fados iguaes.

Tudo, pois, induz-me a acreditar que se o governo tiver o bom senso, como espero, de encarregar dessas explorações engenheiros que procurem seriamente resolver a questão, e não andem á cata de razões ou pretextos para defender alinhamentos já préviamente aceitos e adoptados ; se o governo fôr bem inspirado na escolha do pessoal, tenho convicção robusta de que a estrada de ferro D. Pedro II, no seu prolongamento, ha de atravessar pelo Bom Jardim ou Passavinte, até porque é o unico meio de, com um só tronco que rompa a cordilheira, satisfazer ao sul e norte daquella provincia.

Adoptada esta direcção, feita uma estrada de rodagem ou de ferro que ligue a navegação do Rio-Grande com a estrada D. Pedro II, é facil prever quantos resultados vantajosos coroarião os sacrificios empregados, e a revolução bemfazeja que tinha de necessariamente operar-se.

O Mineiro é uma especie de Yankée da America do sul : ama a liberdade, é ousado e economico, laborioso, morigerado, luta com as difficuldades, vence-as ; apezar dessas qualidades preciosas, apezar de possuirmos um torrão fertilissimo, formoso e sadio, a minha provincia está definhando : e se accaso não deseja-se vêl-a como a Russia do Imperio, será deshumanidade não impedir que ella descaia até transfigurar-se em Irlanda da America.

A emigração para Minas é quasi nenhuma, ao mesmo tempo que seus filhos, em busca de melhor fortuna, deixão o seu

campanario e exilão-se para as provincias vizinhas. Esta especie de exodo é antiga, mas nestes ultimos tempos esta calamidade tem vestido proporções assustadoras e que reclamão prompto remedio. Se reunissemos a população de raça mineira que ahi está disseminada pela côrte e provincia do Rio de Janeiro, S. Paulo, Espirito-Santo, Goyaz, Matto-Grosso, etc., achariamos com que crear, não uma cidade populosa, mas uma provincia importante.

E todas essas desgraças donde provém ?

Da falta de communicações faceis.

O fructo do mais improbo e rude trabalho é sempre mal recompensado ; os productos agricolas têm pouco valor na provincia e a exportação é actualmente impossivel pelo alto preço dos transportes, e por isso muitas vezes o fazendeiro atira ao seu terreiro os restos de seus paióes e tulhas, que precisa desoccupar para as novas colheitas. Facilitar as communicações para o interior é o rasgo mais sublime de sabedoria e tino administrativo que o governo deve apressar-se por escrever entre seus actos.

Ora, se crear-se a navegação do Rio-Grande, teremos 30 leguas do mais barato meio de transporte, qual é a navegação fluvial, e isso já fôra de agradecer-se, mas é o principio de um systema de communicação muito mais vasto com a parte inferior do mesmo rio, com o Sapucahy, Rio-Verde e S. Francisco.

As margens do Rio-Grande nesse lanço navegavel são bordadas de fecundissimos matos de Lavras, Perdões, Canna Verde, Campo Bello, Oliveira, Tamanduá, Formiga, Piumhy, S. João Nepomuceno , Dôres, Espirito-Santo e Tres-Pontas ; ficando-lhe perto as celebres mattas do Corda, de Bambuhy, S. Miguel e outras.

Creado um entreposto na cachoeira da Bocaina, seria o ponto forçado do commercio de todas as povoações de oeste e grande

parte dos do sul e norte, taes são : Araxá, Patrocinio, Bagagem, Campo-Grande, Uberaba, Prata, Passos, Jacuhy, Santo Antonio do Monte, Indaiá, Paracatú ; grande parte da provincia de Goyaz e Matto-Grosso.

O consumo do sal naquellas regiões é incalculavel ; pois, além dos usos ordinarios, empregão-no em amiudadas distribuições ao gado vaccum, de que ha por alli muita criação.

Esta despeza cessa unicamente onde ha bebedouros naturaes, como os do Araxá e Salitre ; mas esta zona é muito limitada. Este sal é trazido de Campinas em carros, e os pontos consumidores que ficão mais vizinhos não distão menos de 80 leguas, e só é possivel fazer uma viagem pòr anno e essa difficil por causa das arêas soltas das estradas da Franca e Casa Branca ; mas de Uberaba e Araxá, por exemplo, para a Bocaina ha menos de 40 leguas, as estradas são boas, e os carros podem fazer duas, tres e mais viagens por anno.

O commercio das povoações interessadas nesta navegação já é consideravel e crescerá rapidamente se fôr alentado pela facilidade, barateza e rapidez de transportes. A exportação é a que póde esperar-se de terras ferteis, cultivadas por homens eminentemente laboriosos e protegidos por um clima tão sadio como Deos o não creou melhor; mas para exemplificar lembrarei a canna de assucar, café, linho, trigo, fumo, algodão, todos os cereaes, queijo, toucinho, bois, carneiros, muito ferro, potassa, diamantes, ouro, chumbo, madeiras preciosas como a *violeta*, tão compacta como o mogno, porém mais formosa.

E' incontestavel a importancia do valle do Rio-Grande, mas hoje é moda e não sei se já vai desandando em mania, fallar-se do Rio S. Francisco. (*Apoiados.*) Eu tambem até os limites razoaveis aggrego-me a esse culto, e se não posso arrogar-me as honras de apostolo e precursor do pensamento de ligar aquelle gigante á capital do Imperio por uma estrada de ferro, tenho prova escripta ha dez annos de que presenti a impor-

tancia do nosso Mississipi ; approvo aquella estrada, mas como estrada politica, como uma tentativa que ha de ser no futuro coroada por grandes resultados commerciaes ; mas se vamos ao S. Francisco em busca de productos já creados, bom é saber que os generos de que com segurança podemos desde já contar com mais fartura cifrão-se em duas verbas, isto é, jacarés e sezões.

Vê-se, Sr. presidente, muitas vezes nesta Côrte um espectaculo contristador ; familias enfermas e para as quaes seria de infallivel efficacia o uso das aguas virtuosas da Campanha, de Baependy ou de Caldas, vão procurar recursos em Montevidéo, Buenos-Ayres e na Europa. E por que? Por uma razão bem simples, é que a uma familia, ainda a mais robusta, é mais facil ir ao estrangeiro do que ao interior de seu paiz, para onde faltão estradas.

Houve tempo, Sr. presidente, e me é dolorosa esta recordação, em que aquella zona de Minas mereceu muita consideração ; então existia alli o meu particular amigo e antigo chefe o Sr. senador José Bento Ferreira do Mello.

O Sr. F. Octaviano.— De saudosa memoria.

O Sr. José Jorge.— Mas o punhal do assassino, particular ou politico, varreu de sobre a terra aquelle vulto repeitavel ; e faltando-lhe aquelle defensor poderoso, o valle do Rio-Grande ficou como que esquecido e abandonado, e começamos a ser olhados como uma especie de...

Uma voz :— De pariás.

O Sr. José Jorge: —Não completarei a phrase ; desejo evitar qualquer expressão irritante.

Quando a navegação do Rio-Grande não produzisse mais resultado do que esse que tenho mencionado, bem justificada devêra julgar-se a pequena subvenção que proponho ; mas aquella navegação será o começo de um futuro immenso. (*Apoiados*).

Da cordilheira geral da Mantiqueira e do norte de Barbacena destaca-se o celebre plateau, plano alto ou espigão, que atravessando as provincias de Minas, Goyaz e Matto-Grosso, vai entestar nos Andes entre Chuiquisaca e Cochabamba, ficão ao norte os valles do Tocantins, S. Francisco, Araguaya e Amazonas , ao sul o Rio-Grande e Paraguay. Este planalto toma feições diversas, as vezes é um plateau commodo ao viajante ; mas outras transforma-se em serras, como o do Piumhy e a da Canastra ; entre as duas serras o planalto deprime-se tanto que é quasi uma interrupção.

Do ponto mais baixo dessa depressão nasce o corrego da Agua Limpa que verte para S. Francisco, e do lado do sul corre-lhe quasi rente o rio Piumhy, que nas cheias eleva suas aguas atè pouco abaixo, 4 a 5 palmos do cume do espigão, que ahi separa as aguas do Rio-Grande das do S. Francisco.

Um canal que alli se rasgasse e que pouco dinheiro teria que custar, pois é raso, e será de 70 a 80 braças de comprimento, derivaria para o Rio de S. Francisco pelo leito do corrego de Agua Limpa a massa de aguas do rio Piumhy, que nenhuma falta faz ao Rio-Grande. Communicados assim entre si os dous rios, é risonho o quadro da rède hydraulica que fica creada.

Mas insiste-se em que a navegação do Alto S. Francisco de Pirapora para cima é difficil e é de razão renunciar a esse pensamento.

Cumpre, porém, notar que o accrescimo das aguas do Piumhy augmentando o volume das de S. Francisco, deve necessariamente diminuir as difficuldades, e que não ha nenhuma razão para descoroçoar da navegabilidade daquelle lanço, quando sabe-se que da barra do Paraopeba para cima ainda não subio engenheiro nenhum, e que faz-se actualmente por alli alguma navegação por canôas e ajoujos.

Se o Rio das Velhas é para esta côrte a sahida natural do Rio de S. Francisco no lanço comprehendido entre o Pirapora e o

Sobradinho, o Rio-Grande tem direito a representar o mesmo papel a respeito da parte navegavel do Pirapora até o Piumhy.

Julgo esta materia digna de consideração, e espero que S. Ex. o nobre ministro da agricultura mandará proceder a novas explorações, ou ao menos completar a primeira feita pelo Dr. Liais.

Se compararmos entre si os valles do Rio-Grande e S. Francisco, não sei para onde penderá a balança.

Este é rico de mattas, offerece navegação por muitas leguas e liga o norte á capital do Imperio ; o outro é muito mais vasto, muito mais sadio, igualmente fertil e interessa a seis provincias do sul. Se a estrategia aconselha communicações rapidas e interiores para o norte, ha de reconhecer-se que tambem o sul póde ser aggredido com igual facilidade. Não sacrifiquemos nenhuma das partes, cuidemos de todas, pois que todas são nossas.

III.

« Qual a melhor direcção de uma estrada de ferro da capital do Imperio para as aguas navegaveis do Rio S. Francisco? »

Esta questão tem sido discutida no parlamento, ventilada na imprensa, e occupa actualmente a attenção do Governo, que segundo consta, mandou estudal-a por engenheiros, que devo suppôr habilitados ; mas como as informações dos praticos são ás vezes de algum proveito, vou escrever o que sei ; e a esta ousadia sirvão de padrinho não só a autoridade dos precedentes, como o desinteressado desejo de servir a meu paiz.

Acreditou-se por muito tempo que o Rio S. Francisco começava a ser navegavel a seis ou oito leguas defronte da cachoeira da Bocaina, no Rio-Grande: e então seria aquella a direcção mais curta, uma vez que, aproveitadas 30 leguas do Rio-Grande, navegaveis entre a barra do Ribeirão-Vermelho e aquella cachoeira, a estrada de ferro a fazer-se não chegaria a 40 leguas ; mas as explorações do Sr. Liais, embora não se passassem além da cachoeira dos Passarinhos, embora incompletas, aconselhão novos estudos para declarar-se ou não francamente navegavel o Alto S. Francisco. Desvaneceu-se pois aquella crença e foi adiado o projecto a que ella servia de base.

Como arremedo ou substituto deste pensamento, o Sr. A. M. de Oliveira Bulhões, engenheiro em chefe da estrada de ferro D. Pedro II, no seu officio de 14 de Março ultimo ao Sr. director da mesma estrada, propõe, discute, e elle mesmo condemna um traço de estrada de ferro continua, inteiriça, que, partindo da Barra do Pirahy, transpõe a Mantiqueira na cabeceira do Pirapetinga ; costêa o Rio Grande até Piumhy, e desce pela margem do S. Francisco até abaixo da cachoeira do Pirapora.

Esta communicação com o S. Francisco por estradas de ferro sem baldeações, projecto de que ninguem até hoje havia-se lembrado, só traz dous resultados: dar facil ganho de causa a outros alinhamentos, e descobrir o mais extenso e incomprehensivel caminho para o S. Francisco, tanto por desaproveitar lanços de rios navegaveis, como porque do alto do Pirapetinga, em vez de procurar Pirapora directamente pelos municipios de S. João d'El-Rei, Bomfim, Pará e Curvello, descreve para o Piumhy uma curva injustificavel de quasi 40 leguas de raio.

Felizmente para a questão, o Sr. Bulhões foi justiceiro e até inexoravel contra esse projecto, que lhe deve a existencia : imitou Saturno, devorou-o.

Além deste, processa o Sr. Bulhões os alinhamentos do Rio Pomba e do Juiz de Fóra, compara-os, e decide-se pelo ultimo.

Se para communicar a capital do Imperio com o Rio S. Francisco só houvesse estes tres caminhos, teria eu talvez a fortuna de adoptar esta conclusão ; mas na resenha que fez dos diversos alinhamentos, esqueceu-se o Sr. Bulhões de apreciar o melhor

de todos os traços até hoje lembrados e que tem sido discutido repetidas vezes na imprensa e no parlamento; o que parece dar-lhe algum direito a ser tomado em consideração.

Esse traço é o do Bom-Jardim para o Rio das Velhas em Macahubas, d'onde começa facil navegação para o S. Francisco, segundo asseverão alguns engenheiros.

Confrontarei, pois, os alinhamentos do Juiz de Fóra e do Bom-Jardim.

O primeiro começa de Entre-Rios, vai ao Juiz de Fóra, continúa a acompanhar o valle do Parahybuna até atravessar a Mantiqueira na depressão conhecida por João Ayres; e chega a Macahubas com 75 leguas, distribuidas da maneira seguinte:

Da Barra do Pirahy a Entre-Rios	14
De Entre-Rios a Juiz de Fóra.	12
De Juiz de Fóra ao Ayres	12
Do Ayres á Lagôa-Dourada.	12
Da Lagôa-Dourada a Macahubas	25
	75

O segundo parte da Barra do Pirahy, procura o valle do Pirapetinga, d'onde passa para o Bom-Jardim na bacia do Rio-Grande, segue-a por algumas leguas e então vai entroncar-se no alinhamento do Ayres para Macahubas, até onde percorre 59 leguas, como vê-se da seguinte tabella:

Da Barra do Pirahy á do Pirapetinga	9
Da Barra do Pirapetinga ao Bom-Jardim .	6
Do Bom-Jardim á Lagôa-Dourada	19
Da Lagôa-Dourada a Macahubas	25
	59

E', pois, o alinhamento do Bom-Jardim 16 leguas mais curto que o do Juiz de Fóra.

Até transpôr a Mantiqueira, e installar-se no alto valle do Rio-Grande, o alinhamento do Bom-Jardim já foi em 1863 minuciosamente estudado pelo Sr. Bulhões, que reconhecendo a facilidade de por alli vencer-se a cordilheira, recommendou aquella direcção como preferivel a todas.

Esta autoridade tem para mim subido valor, como sentença de profissional de vastas habilitações e prestimo; que a não ser assim, nem o governo imperial lhe confiaria a importantissima posição de engenheiro em chefe da primeira estrada de ferro da America do Sul, nem o actual Sr. director da mesma estrada, que o conhece de perto ha muitos annos, se esforçaria por tel-o junto de si com a mesma razão e previdencia com que, ao partir para a guerra da Criméa, não quiz Pelissier desacompanhar-se do valente Bosquet, seu velho e heroico companheiro de armas.

Se pois a Mantiqueira, ameaça eterna contra todas as estradas de ferro da capital para oeste, não offerece naquella direcção serios embaraços (como está magistralmente demonstrado pelo Sr. Bulhões), a questão dos alinhamentos para o S. Francisco fica victoriosamente resolvida a favor do traço do Bom-Jardim.

Este alinhamento é, como já disse, o mais curto de todos; pois para chegar a Macahubas exige apenas 59 leguas contra 75, que o Juiz de Fóra percorre.

E' verdade que nem todas essas 75 leguas estão por fazer-se, uma vez que utilisão-se as 14, que vão da Barra do Pirahy a Entre-Rios; mas se, feita essa deducção, o resto a construir-se ainda fica maior do que a linha toda do Bom-Jardim, se não ha economia na creação da estrada, ha de custar a defender-se o desacerto, senão desatino e loucura, de preferir á recta uma curva, que, além de maior despeza para construir e conservar-se, trará o inconveniente de forçar eternamente cargas e passageiros do interior, e *vice-versa*, a perderem tempo, que é dinheiro, e a pagarem maior frete e passagem, iniquidade que revolta.

O traço do Bom-Jardim serve á maior zona da provincia do Rio, tal é o fertilissimo territorio da Conservatoria, Santa Izabel, S. Joaquim, Amparo, Dôres e Turvo, todos de grande cultura de café.

O alinhamento do Juiz de Fóra em quasi nada aproveita áquella provincia. Além de percorrer apenas cinco leguas de seu terreno, vai costeando quasi rente o Rio Parahybuna, e deixa ao sul as fazendas do municipio do Parahyba que têm na estrada D. Pedro sua estação natural.

Mas, se confrontarmos os serviços que os dous alinhamentos podem prestar á provincia de Minas, a preferencia a favor do Bom-Jardim torna-se intuitiva : é elle que procura o centro mais povoado e industrioso da provincia.

Apenas transpõe a Mantiqueira, 15 leguas ao sul do Ayres, avassalla o valle todo do Rio-Grande, desde suas mais altas cabeceiras ; e, no seu prolongamento a Macahubas, assenhorêa-se de toda a bacia do S. Francisco.

Estas duas regiões são as que contém a maior somma de população mineira ; e o valle do Rio-Grande está relativamente muito mais povoado, como prova-se facilmente.

Ou em Minas não ha industria, ou ella existe no valle do Rio-Grande. E quem ignora que é dahi que sahe a maior quantidade de objectos, que fórmão a nossa exportação : bois, carneiros, porcos, queijo, fumo, algodão, etc. ?

E, apezar disso, sustenta-se a preferencia do alinhamento do Juiz de Fóra, que, além de muito mais extenso, roça levemente, ao norte, uma nesga desta soberba região, nas cabeceiras do Rio das Mortes, e de sembesta para Macahubas.

Para acreditar-se que, para bemaventurar estes pariás do Rio-Grande, basta conceder-se-lhes a fortuna ou mercê de poderem ver de muitas leguas o fumo das locomotivas do Juiz de Fóra, fluctuando no azul do firmamento, e terem por esse meio

a satisfação de ficar sabendo, ainda que de longe e sem proveito seu, que o mundo caminha !

Em abono do alinhamento do Juiz de Fóra põe-se em relevo a importancia do trafego da União e Industria entre a estação daquelle nome e a Serraria ; trafego que, em 1869, elevou-se a 1,652,816 arrobas e 20,000 passageiros : o que deveria dar á estrada de ferro que por ali se estendesse uma renda immediata, que se não depararia em outra parte.

Para que procedesse tal argumento, fôra necessario demonstrar que esse trafego, essas cargas, esses passageiros erão freguezia especial, privativa, forçada daquellas estações ; mas ninguem ignora que grande parte desse movimento deve-se a generos e passageiros ao oeste da Mantiqueira, os quaes, não tendo perto de si melhor caminho, procurão a bella estrada União e Industria. Logo, pois, que prolongar-se uma estrada de ferro do Bom-Jardim a Macahubas, isto é, cerca de 40 leguas de sul a norte, grande parte do trafego que figura no balanço do Juiz de Fóra será pertença daquella estrada, cuja renda immediata ajudará a crescer.

Não pretendo (nem fôra isso de justiça, proveito, ou polidez) amesquinhar a importancia especial da estação do Juiz de Fóra, pois sei que além de servir ao commercio do Pomba e Ubá, tem proxima a excellente freguezia das fazendas dos Srs. commendador Mariano Procopio Ferreira Lage, Feliciano Coelho Duarte, Paula Lima, etc.

Mas o alinhamento do Juiz de Fóra serve para Minas, apenas ao commercio, que procura o Parahybuna : o traço do Bom-Jardim chama a si não só cargas e passageiros, que demandão o Juiz de Fóra, como todo trafego das recebedorias do Rio-Preto, Zacarias, Passavinte, e grande parte do Picú.

Será crivel que o commercio, que essas recebedorias registrão, isto é, da maxima parte de Minas, bem como cargas e passageiros da Conservatoria, Dôres, S. Joaquim, Santa Izabel, Turvo

Amparo, não representem muito maior valor, e não deixem a uma estrada de ferro renda immediata muito mais crescida do que os municipios do Juiz de Fóra, Pomba e Ubá ? Ninguem o dirá seriamente.

As outras estações da estrada União e Industria até Entre-Rios além de distarem pouco da estrada D. Pedro II, estão perfeitamente servidas com a estrada daquella companhia. E não é doloroso, erro economico, medida iniqua, verdadeiro escandalo, deixar na miseria um milhão de Brazileiros, que pagão impostos, para tornar cada vez mais commoda a posição de *poucos* que já estão bem ?

E, de mais, se a questão de renda immediata não deve ser desprezada (e essa mais seguramente encontra-se no traço do Bom-Jardim), não póde tambem reputar-se a capital em estradas feitas pelo Estado, como essa projectada para o S. Francisco, cujo fim, além da parte politica, não é atulhar de ouro já e já os cofres do Brazil, mas crear a riqueza do paiz, que depois pagará largamente principal e juros.

Não desconheço (e esta consideração parece capital) que, expirado o prazo do privilegio da companhia União e Industria, e passando sua estrada para o dominio do Governo Geral, seja de receiar que não preste tão bons serviços, como sob a administração de seu intelligente, zeloso e infatigavel director e fundador. E' pois, muito natural o desejo de crear garantias contra as eventualidades do porvir, e o recurso mais seguro contra quaesquer azares seria incontestavelmente o simplicissimo expediente, a singela operação de trocar por uma estrada de ferro garantida pelo Estado uma estrada de rodagem de futuro incerto, e que, ainda bem administrada, não passa de estrada de rodagem.

Se as *conveniencias locaes* são elementos decisivos na questão, o argumento não tem réplica ; é a maça de Hercules, é o raio, contra o qual não se lucta ; mas tenho confiança em que o governo do meu paiz apreciará esta materia mais elevadamente.

Os dous pontos, ou secções extremas do traço do Bom-Jardim, isto é, da Barra do Pirahy até o alto valle do Rio-Grande, e de Macahubas até as cabeceiras do Rio das Mortes, já estão estudados pelo Sr. Bulhões, como vê-se do officio que já citei. Para completar o reconhecimento total do traço só faltão sete ou oito leguas para ligal-o ao oeste da Mantiqueira, ao alinhamento do Juiz de Fóra. O terreno a explorar-se é de campos limpos, pouco accidentados, e nenhuma difficuldade póde offerecer.

E' realmente lastimavel que as aguas medicinaes de Baependy e Campanha não possão, por falta de boas estradas, ser aproveitadas como merecem. Para facilitar o seu uso podem fazer-se caminhos, que partão ou de um ponto da 4ª secção da estrada D. Pedro II, como Rezende, por exemplo, ou do Bom-Jardim, se fôr adoptado este traço. Seja qual fôr dos dous o ponto de partida, a distancia é a mesma approximadamente para a Campanha, passando por Baependy ; mas a estrada que partir do Bom-Jardim terá a seu favor a grande e decisiva vantagem de não ter que lutar com a Mantiqueira, que a estrada, a sahir da 4ª secção para aquelle ponto, teria necessariamente de atravessar.

Se do alinhamento do Juiz de Fóra, ao oeste da Mantiqueira, quizer-se distrahir uma estrada para esse fim, nunca terá menos de 40 leguas ; e a outra seria de 24.

E' muito antigo o pensamento de dividir a provincia de Minas : muitos projectos têm sido submettidos á critica da imprensa, e á discussão do corpo legislativo ; todos, porém, concordão invariavelmente em uma aspiração : é que a linha divisoria corra de nascente a poente, para que as novas provincias fiquem em communicação immediata com a provincia do Rio, a capital, e seu porto. Quanto á largura, ha mais divergencia : uns propoem para a futura divisão as demarcações seguintes:

rios Parahybuna, Paraopeba, S. Francisco, Indaiá e Paranahyba; outros contentão-se com o Pirapetinga e Rio-Grande, embora fique muito acanhada a provincia ao sul.

Ora, como provavelmente algum dia tal divisão tem de fazer-se, e uma estrada de ferro não é cousa que se improvise, parece de boa e cautelosa politica attender-se desde já a essa eventualidade no traço que houver de adoptar-se para a estrada de ferro de S. Francisco.

A linha que mais seguramente previne todas as hypotheses é a do Bom-Jardim, que alcança o valle do Rio-Grande, e não a do Juiz de Fóra, que lhe fica a 15 leguas ao norte, no Ayres, e por isso pouco aproveitará á provincia do sul, se Rio-Grande fôr a divisa.

E' tambem o traço do Bom-Jardim que mais convém ás communicações do Governo Geral com o Ouro-Preto, capital desta provincia; pois poupa-lhe 16 leguas de caminho.

Desde 1854 ficou demonstrado cabalmente ser navegavel desde já o lanço do Rio-Grande da barra do Ribeirão-Vermelho á cachoeira da Bocaina, no municipio do Piumhy, 30 leguas; mas a falta de facil e regular communicação para o Rio de Janeiro, nosso grande mercado, desanima qualquer companhia, e ainda mais, qualquer individuo de comprometter alli seus capitaes, e aquelle dom da Providencia está desaproveitado.

Se uma estrada de ferro vier ao Bom-Jardim, pequena fica a distancia á barra do Ribeirão-Vermelho; e aquella navegação será uma realidade, que irá melhorar a sorte de 24 municipios, e a que o alinhamento do Juiz de Fóra, que lhe fica a 30 leguas, nem directa, nem remotamente contribuirá a acoroçoar.

Parece geralmente reconhecida a necessidade de transferir de S. Christovão o matadouro da côrte. Diversas localidades têm sido lembradas para o novo estabelecimento: Engenho do Brejo, Pavuna, uma ou outra ilha, etc.

No seu relatorio de 31 de Março passado ao ministerio da agricultura, o Sr. director da estrada de ferro D. Pedro II indicou a estação de Macacos, tanto por lhe parecer excellente ponto de parada e descanso para as boiadas que vêm do interior, como porque o matadouro daria áquella estação, que hoje é um onus, cargas que deixarião um frete de 200:000$000.

Sem contestar nenhuma das considerações, que possão ser allegadas em favor da transferencia para Macacos, acredito que para attender radicalmente aos legitimos direitos e interesses da producção e consumo, o matadouro ficará mais bem collocado no Bom-Jardim ou vizinhanças, logo que lá chegar uma estrada de ferro.

Alêm dos campos da Ayuruoca, ficão-lhe perto as pastagens do Turvo, Baependy, Tres-Pontas, Lavras e S. João d'El-Rei, onde podem as rezes conservar-se muito tempo sem desmedrarem consideravelmente.

Os donos de boiadas lucrarião encurtar 30 leguas de pessimo caminho, economisar tempo, poupar grandes despezas, poder offerecer á venda boiadas mais gordas e descansadas, evitar mortandades de escravos e gados pelas estradas da matta e demoras prolongadas nas varzeas de Maxambomba, Engenho do Brejo, etc.; poderião até retirar da feira, e reconduzir para as invernadas o gado, se o monopolio, ou conluio dos compradores, como muito a miudo vê-se nas feiras ao pé da côrte, quizesse impôr lei, e obrigar a vendas forçadas.

O matadouro, no Bom-Jardim, serviria satisfactoriamente a toda a região em que actualmente engordão-se rezes para consumo da côrte, isto é, Baependy, Ayuruoca, Lavras, Dôres, Tres-Pontas, Alfenas, Formiga, Oliveira, Passos, Jacuhy, Caldas e S. João d'El-Rei; mas, como ir ao Bom-Jardim e não ao Rio é encurtar 30 leguas e offerecer outras vantagens, aquella região teria de alargar-se muito, e a provincia toda poderia accumular ás outras a industria de engordar gados; que em toda parte

temos campos e matos que podem ser convertidos em optimos pastos.

Esta concurrencia necessariamente traria resultados beneficos ao consumo, que teria sempre carne melhor, e provavelmente mais barata; porque no Bom-Jardim o boiadeiro poderia, pelas razões apontadas, vender seu gado muito mais em conta, e ainda lucrar, do que se o levasse á feira actual.

De S. Paulo para o consumo da côrte só vai gado de Franca, Batataes e Casa Branca: e fica-lhe muito mais commodo, se não mais perto, ir ao Bom-Jardim do que ás varzeas do Rio de Janeiro.

Ha no Bom-Jardim madeira, pedra para construcções, fartura d'agua, clima sadio, temperado, pendendo mais para o frio, como é de toda a região encostada á Mantiqueira.

Em seis a sete horas póde a carne estar na capital, e, fazendo-se o transporte á noite, sobretudo no verão, chegar muito mais bem conservada do que se estivesse em clima como o Rio, de um dia para outro, dentro de açougues acanhados, mal arejados, immundos, verdadeiros e perfeitos laboratorios de putrefacção.

De Janeiro a Dezembro do anno passado o consumo da capital foi de 82,746 bois, que, pesando termo médio, uns por outros, 16 arrobas, inclusive couros e miudos, dão 1,323,936 arrobas.

Cortárão-se no mesmo periodo 10,576 carneiros, cujo peso será de 8,000 arrobas.

De porcos o consumo pouco menor é que o de bois: orcemol-os em 60,000, que, a 4 arrobas cada um, devem produzir 240,000 arrobas.

Estas tres verbas, pois, darião á estrada do Bom-Jardim 1,571,936 arrobas a transportar, além de grande numero de passageiros que este commercio poria em movimento.

Não desconheço que, sendo a carne genero de primeira necessidade e de pouco valor comparativamente ao peso, não póde

pagar senão pequeno frete que lhe não augmente consideravelmente o preço; mas acredito que, ainda dado esse desconto, poderia deixar alguma renda; e, se apenas chegasse para o custeio, ou mesmo apresentasse algum pequeno *deficit*, conviria a transferencia do matadouro para o Bom-Jardim, uma vez que tantas vantagens crearia a favor da producção e consumo.

Se, porém, razões que desconheço dão a este pensamento o caracter de utopia, parece não haver inconveniencia em fazer do Bom-Jardim a feira de gado destinado ao consumo da côrte e transportal-o vivo.

Quer em um, quer em outro caso, seria util crear alli um concurso para premiar o invernista que levasse á feira 50, v. g., rezes gordas.

Em 1863 o Sr. Bulhões, então engenheiro da Companhia União e Industria, para evitar conflictos entre a estrada desta companhia e a D. Pedro II, se viessem a cruzar-se em Entre-Rios; conflictos que tinhão de aggravar a posição já critica daquella empreza, recommendou o traço do Pirapora, que, segundo elle o descreve, orça por 140 leguas de estrada de ferro a fazer-se, que deverião custar de 45 a 50,000:000$000.

Em 1870 o mesmo Sr. Bulhões, mas já engenheiro em chefe da estrada de ferro D.Pedro II, canta a palinodia,e recommenda o traço do Juiz de Fóra para uma estrada de ferro, que irá, não crear conflictos e mingoar interesses á estrada União e Industria, mas destruil-a, aniquilal-a. E qual a consequencia? E' que hoje a companhia *União e Industria*, depois da encampação, não soffre o menor prejuizo em perder uma estrada que já não é sua, e está certa de que o Estado a indemnisará da cessação do usufructo de que fôr privada: o unico prejudicado será o thesouro nacional, que em pagamento dê 10,000:000$ com que acudio e salvou a companhia, só achará algumas bestas, carroças e diligencias de diversas idades, e estações inuteis! E dê graças a Deos.

Ora, conservada a estrada União e Industria, continuaria sob a administração do governo, ou por arrematação, a prestar optimos serviços, e a dar aos cofres publicos alguma renda que compensasse os consideraveis sacrificios que tem custado a Minas, Rio de Janeiro e ao thesouro.

Entretanto o Sr. Bulhões... *Quam mutatus ab illo!*

E' pois de conveniencia publica, rigorosa justiça, indeclinavel necessidade, que o Governo Imperial, antes de sentenciar a questão dos alinhamentos para o S. Francisco, mande proceder a serios e imparciaes estudos sobre o traço da Barra do Pirahy ao Bom-Jardim e Macahubas.

Esse estudo imparcial fará o governo compenetrar-se da inquestionavel superioridade do traço do Bom-Jardim; e, preferindo-o, praticará um acto de justiça e *alta moralidade*.

IV.

Por muito tempo invejou Minas a calorosa iniciativa de S. Paulo, que, compenetrando-se das incalculaveis vantagens de communicações aperfeiçoadas, apressava-se denodadamente por dotar de estradas de ferro aquelle bello torrão; mas depois que a estrada D. Pedro II começou a dirigir-se para o oéste da Mantiqueira, e autorisou esperanças mais seguras, tem-se desenvolvido entre nós de modo admiravel o espirito de empreza.

E' uma revolução que nos honra: além de provar que comprehendemos que andar depressa, barato e commodamente é ganhar tempo e dinheiro, denuncia que Minas tem recursos e fé robusta no futuro.

Das diversas emprezas que têm requerido privilegio para estradas de ferro, como para Ubá, Leopoldina, Itajubá, etc., quero occupar-me exclusivamente dos projectos que tentão desenvol-

ver-se no valle do Rio-Grande, e utilisar a navegação fluvial desde a barra do Ribeirão-Vermelho até a cachoeira da Bocaina.

O enthusiasmo tem seus inconvenientes, e a impaciencia é muitas vezes fatal á idéa que suppõe advogar. Nesta effervescencia, nesta ebulição, que vai crescendo diariamente, é melindrosa a tarefa do Governo. Se é seu dever acoroçoar as emprezas uteis, cumpre-lhe igualmente fazer abortar as pretenções infundadas, que ou sirvão mal ás necessidades actuaes, ou estraguem o futuro das regiões que escolhem para campo de acção; qualquer precipitação ou injustiça póde trazer consequencias lamentaveis para o thesouro, o publico e os emprezarios.

Estudemos, pois, o valle do Rio-Grande sob este ponto de vista.

Que esta magnifica região está hoje, finalmente, reconhecida por importantissima, os factos o dizem: basta lembrar que quatro companhias disputão o privilegio de dota-la de estradas de ferro, e navegação fluvial. Se os capitaes, vencendo sua natural timidez, affluem para empregar-se no valle do Rio-Grande, é porque fião-se de seus recursos, e contão com retribuição segura.

E não se enganão. O valle do Rio-Grande, cuja extensão até o oceano anda por pouco menos de 800 leguas, de que 160 a Minas, sobre uma largura de 70, já tem uma população de 500,000 almas; o terreno é fertilissimo; alguns generos produzem 160 a 200 por 1; a canna de assucar, tabaco, café, algodão, milho, feijão, arroz, videira, lupulo, amoreira do bicho da seda, centeio, cevada, lucerna, etc., prosperão satisfactoriamente, e o trigo, que em muitos pontos já é cultivado, dar-se-ha bem, logo que tivermos melhor semente, e conhecimentos especiaes mais adiantados; as fructas indigenas são aqui cultivadas com bom exito, e muitas das exoticas não estranhão o clima; os campos naturaes que encantão por sua belleza, fornecem ao gado excellente pastagem; o systema hydrographico está tão providen-

temente distribuido que não vê-se um só desses desertos aridos que entristecem; o clima passa por um dos mais sadios do universo, e apropriado para o colono europêo; nossas mattas são ricas de madeiras preciosas, como o balsamo, aroeira, ipé, sobragy, cedro, jacarandá, vinhatico, violeta, etc.; encontrão-se em muitos lugares ouro, diamantes, pedra calcarea, marmores brancos e matizados, salitre, ferro, chumbo e outros metaes; não ha paiz que possua fontes medicinaes de mais provada efficacia: a população é robusta e dedicada ao trabalho; embora chame-se Minas, a provincia das montanhas, as margens do Rio Grande offerecem as mais vantajosas condições para estradas de ferro, pois o valle, á medida que foge da Mantiqueira, vai-se alargando, formando de um e outro lado espigões extensos e de facil accesso; o seu movimento de importação e exportação já é consideravel, e mais de metade (talvez duas terças partes) da renda provincial e da geral arrecadada em Minas, é fornecida por esta região; emfim, se esta provincia mereceu ao Sr. Augusto de Saint Hilaire a apreciação de que sempre nos lembraremos com orgulho, nenhuma zona mineira justifica mais ao pé da letra aquellas palavras:

« S'il y a un pays qui jamais puisse se passer du reste du monde, ce sera certainement la province de Minas-Geraes. »

Accresce que o Rio-Grande offerece *desde já* facilima navegação desde a barra do Ribeirão-Vermelho até a Cachoeira da Bocaina, 30 leguas. Este lanço foi em Outubro de 1855, anno de mais rigorosa secca, explorado por um engenheiro que acompanhei. Segundo o officio de 15 de Novembro daquelle anno dirigido á presidencia, para utilisar a navegação em vapores de 40 a 80 cavallos, basta o insignificante trabalho, que não excederá de 4:000$, de limpar de madeiros as margens, sómente nos lugares em que o canal encosta-se á barranca. Nesta navegação vão interessadas não só as povoações e fazendas deste valle, como muitas do rio S. Francisco, de Goyaz, parte oriental da provincia de

Matto-Grosso, e alguns municipios de S. Paulo, que ficão naquelle parallelo.

Além de servir a interesses tão importantes, tem o valle do Rio-Grande uma missão respeitavel e providencial: é servir de caminho da capital do Imperio para Matto-Grosso, nossa Alsacia e Lorena, e para o Rio S. Francisco.

Destas premissas nascem logicamente duas conclusões importantes. A primeira é que esta região merece e póde sustentar uma estrada de ferro; e se aqui não ha commercio que dê para tanto, escusado é procura-lo ao oéste da Mantiqueira, que o não encontrarão em nenhuma outra parte. A segunda é que na concurrencia de tantas emprezas, como vão apparecendo, o Goveno seja inflexivel, e só conceda preferencia áquella que, além de servir ao valle do Rio-Grande pela linha mais curta para o Rio de Janeiro, nosso grande mercado, proponha estrada que possa ser aproveitada como começo ou secção do caminho para Matto-Grosso e alto S. Francisco.

Todos os quatro projectos que vou analysar têm por fim estabelecer communicação pela estrada de ferro da cidade do Rio de Janeiro para a barra do Ribeirão-Vermelho, onde começa a navegação do Rio-Grande, que todos os emprezarios tambem requerem; estão, pois, perfeitamente determinados os dous pontos extremos das estradas que se pretendem.

Quando trata-se de abrir qualquer caminho, e sobretudo caminhos de ferro, que exigem grande emprego de capitaes, a primeira necessidade e cuidado é procurar a direcção mais curta, rectilinea, da qual desvia-se unicamente ou em demanda de regiões de grande futuro e recursos, ou para evitar grandes despezas de construcção.

Ora, quem conhece a barra do Ribeirão-Vermelho e a do Pirahy, pontos forçados para qualquer dos projectos, conhece tambem que a recta entre as duas passa por Santa Izabel, Ser-

ranos, Trituba e Barra de Angahy, isto é, que da Barra do Pirahy á do Ribeirão-Vermelho são 36 leguas.

Afiramos por este padrão os projectos conhecidos, dos quaes tres destacão-se da estrada D. Pedro II em S. João d'El-Rei, e um da Barra do Pirahy e vai a Santa Izabel, pelo qual começarei.

Alinhamento de Santa Izabel:	*Leguas.*
Da Barra do Pirahy a Santa Izabel	8
De Santa Izabel á Barra do Ribeirão Vermelho. .	28
Total	36
Alinhamento de S. João d'El-Rei:	
Da Barra do Pirahy a Entre-Rios.	14
De Entre-Rios ao Juiz de Fóra.	12
Do Juiz de Fóra á garganta do Ayres	12
Da garganta do Ayres a S. João	12
De S. João á Barra do Ribeirão-Vermelho. . . .	18
	68

Desta confrontação resulta que o traço de S. João é 32 leguas mais extenso que o de Santa Izabel, isto é, que só a curva que a barra do Ribeirão-Vermelho descreve por S. João é quasi igual á distancia total do traço de Santa Izabel.

Não pretendo dizer que seja este o unico traço aceitavel; antes parece-me que de qualquer ponto da 4ª secção da estrada D. Pedro II, entre o Pirahy e a nova estação do Passa-Vinte, póde ser inconveniente desferir uma estrada para o valle do Rio-Grande: a differença seria de poucas leguas, e as condições do terreno poderião aconselhar essa modificação, a qual é da alçada dos profissionaes.

Além de mais extenso o alinhamento de S. João traz comsigo um gravissimo inconveniente. Do Ayres á divisa de Minas com S. Paulo, por onde terá de passar a estrada de ferro projectada

pelo Sr. Dr. E. F. da Veiga, são mais de 50 leguas, e para a barra do Ribeirão-Vermelho, de qualquer ponto que escolha-se naquella linha, ha sempre mais de 20. Toda esta região, bem povoada, com importantes municipios, como Turvo, Ayuruoca, Baependy, etc., ficará desherdada dos beneficios de uma estrada de ferro, se ella vier de S. João d'El-Rei; inconveniente, ou antes injustiça, que o traço de Santa Izabel, ou de qualquer dos pontos que indiquei, minora quanto é possivel: pois que atravessa de nascente a poente grande parte daquelles terrenos.

Como as estradas de bitola larga são, pelo menos, um terço mais caras de que as de bitola estreita, é natural que exijão tambem na mesma proporção o preço de fretes e passagens. Os projectos de S. João d'El-Rei entregão naquella cidade á estrada D. Pedro II as mercadorias e passageiros do Rio-Grande, que terião de pagar maior frete, não por 18 leguas de Pirahy ao Rio pelo traço de Santa Izabel, mas por 80, que tantas ha de S. João á côrte. A este accrescimo de despezas, nascidas do excesso dos preços de transporte e da differença de distancias, é impossivel que pudessem resistir os nossos generos de exportação, que pela maior parte são de muito peso e pouco valor, e que, continuando a procurar seu caminho natural para a 4ª secção da estrada D. Pedro II, não poderião achar senão na cangalha do burro o unico meio de escapar de uma estrada de ferro, que, se promettia transportal-os mais depressa, era com a condição de absorvel-os pelas custas.

E demais, nem com uma pollegada concorre o traço de S. João d'El-Rei para o caminho de Matto-Grosso, excepto se quizer se lançar na sua conta a navegação do Rio-Grande; mas essa, além de ser facilima e exigir muito pequeno emprego de dinheiro, foi tambem requerida pela empreza de Santa Izabel, que terá de fazer consideravel emprego de capitaes em uma estrada de 36 leguas, que tem de atravessar a Mantiqueira.

Se a navegação do Rio-Grande promette lucros immediatos e

vultados, não deve o Governo concedel-a senão a emprezario que fizer maior lanço de estradas de ferro na direcção do Pirahy para Matto-Grosso. Se o governo quizer fazer uso desta mola, se offerecer a navegação do Rio-Grande como premio de quem o merecer, no sentido que acabo de expôr, muito lucrará o paiz.

Se uma estrada de ferro por S. João, em direcção á côrte, é um erro fatal, um presente funesto ao valle do Rio-Grande, menos poderá ser defendida como estrada vicinal. Além de não termos ainda as grandes arterias de que tanto precisamos, e para as quaes não ha sobras de dinheiro, o commercio daquella cidade limita-se para esta região á compra de viveres, com que os nossos fazendeiros abastecem aquelle mercado; e para tão pouca cousa parece luxo de máo gosto uma estrada de ferro.

A preferencia que deu-se ao alinhamento do Juiz de Fóra contra o do Bom-Jardim foi uma injustiça cada vez mais palpavel; mas ainda é possivel reparar aquelle escandalo, se conceder-se ao valle do Rio-Grande uma estrada que leve-nos directamente ao Rio de Janeiro, como o fará a de Santa Izabel; mas, se para cumulo de infortunios formos obrigados a ir em devota romaria render ao Juiz de Fóra homenagens posthumas, adeus esperanças! Compromettido, estragado ficaria todo o bello futuro desta região, e então poderia repetir-se como seu ultimo desengano:

« *Una salus victis nullam habere salutem.* »

Nenhuma razão tenho para não esperar do Governo uma decisão, esclarecida e justa; que interesse póde haver em consummar o sacrificio de tão consideravel e esperançosa porção de Mineiros? Mas se está escripto nas paginas do destino que continuemos a ser os enjeitados, terei o triste consolo de dizer: « Cumpri o meu dever. »

A guerra do Paraguay deixou-nos lições que é impossivel esquecer. Se, em vez de nossa alliada por excepção, a Republica Argentina estivesse ligada áquelle Estado, se nos disputasse a navegação do Paraná, quantos sacrificios de vidas e dinheiro não virião augmentar as desgraças do Brazil, até vingar a honra nacional? Essa hypothese cedo ou tarde terá de realizar-se; que não é prudente fiar muito de povos que por herança e habito são nossos rivaes.

Precisamos, pois, de uma communicação interior da capital do Imperio para Matto-Grosso, a qual, segundo entendo, deve fazer-se pelo valle do Rio-Grande, linha recta.

Não é empreza que exceda as nossas forças: com menos de metade das despezas a que essa falta nos obrigou, póde ter-se um excellente caminho.

Uma companhia da Barra do Pirahy a Santa Izabel e outra dessa parte á Cachoeira da Bocaina, encarregão-se sem dispendio do thesouro de preparar quasi 70 leguas. Supponhamos que o resto fica a cargo do Governo.

Da Bocaina a Jauguara, 30 leguas innavegaveis, será indispensavel uma estrada de ferro; mas vencida essa difficuldade, que talvez não custe mais de 6.000:000$ a 7.000:000$, o Rio Grande é navegável por 90 ou 100 leguas até a cachoeira do Urubupunga, que fica além da Barra do Parnahyba e pouco acima da do Tieté, onde temos Itapura. Nestas 90 leguas só tenho noticia da cachoeira do Maribondo, no municipio do Prata, a qual, informão-me, não ser temerosa. Da Barra do Tieté á cachoeira das Sete-Quédas, onde acaba a provincia de Matto-Grosso e começa a Republica do Paraguay, é conhecida a navegação.

Mas o Rio-Grande roça apenas o Matto-Grosso, pois é sua divisa com S. Paulo e a provincia do Paraná: convem ter-se caminho que atravesse a provincia em busca do rio Paraguay, donde póde-se acudir não só a Nioac e Miranda pelo rio deste nome, como á capital, pelo rio Cuiabá.

Parece-me que esta communicação pelo centro póde-se conseguir, se, de um ponto entre a Barra do Paranahyba e o Urubu-

punga levar-se uma estrada de ferro de 30 a 40 leguas ao rio Coxim, que com o nome de Taquary desagua no Paraguay.

Construir essas 60 ou 70 leguas de estrada de ferro, e preparar para a navegação os rios a que ellas vão ter, sei que é avultado dispendio; mas a segurança da provincia de Matto-Grosso, a vida que se inocularia naquelles desertos, a honra nacional, e as economias de grandes destacamentos permanentes, que a facilidade de defeza dispensaria, são resultados de tão gigantesca importancia, que justificão quaesquer sacrificios, por maiores que sejão.

E' tempo, e será imperdoavel descuido não aproveital-o. *Si vis pacem, para bellum.*

V.

Sr. Redator do *Correio do Brazil*.—Cumpro a minha promessa e satisfaço o empenho de V. S. ministrando ao *Correio do Brazil* algumas notas e esclarecimentos acerca da empreza que se propõe ligar a estrada de ferro D. Pedro II ás aguas navegaveis dos rios S. Francisco e Tocantins.

Devo começar por dissipar o engano em que laborão aquelles que presumem ser eu o autor dessa grande idéa. Antes de mim homens eminentes do paiz, e entre elles os Srs. Visconde de Albuquerque, Theophilo Ottoni, Saraiva e Paranaguá aconselhárão esse grande melhoramento. Nem mesmo a escolha da opportunidade pertence-me: foi-me suggerida por amigos meus residentes em Londres, que, tanto como nós no Brazil, comprehendêrão a importancia de uma linha interna de communicações para o Imperio. Meu unico trabalho de iniciativa consistio em dar fórma á idéa e á proposta que apresentei ao Governo.

A convite desses amigos, reunidos ao Sr. Barão do Livramento,

prestei o meu fraco concurso para execução desse projecto, só o fiz, porém, depois que tive a certeza de que o Governo do meu paiz considerava o melhoramento de grande utilidade publica.

A proposta que offereci ao Governo não se limitava a estudos de estradas de ferro e de navegação, a que se reduzio mais tarde: comprehendia desde logo o estabelecimento das linhas projectadas.

Devia tambem dar origem á fundação proposta de nucleos coloniaes.

Os auxilios que reclamei limitavão-se a uma subvenção de cinco contos de réis, durante dez annos, por milha de estrada construida que fosse entregue ao transito publico, e á concessão de algumas leguas de terras devolutas existentes ao longo dessas estradas e dos rios navegaveis.

A convicção que tinha de que difficilmente se poderia levar a effeito projecto tão util em condições mais favoraveis ao Estado, robusteceu-se-me depois do exame a que procedeu o Governo.

O resultado desse exame traduz-se nas seguintes palavras finaes de um luminoso parecer, que sobre a proposta apresentada emittio o Sr. Dr. Francisco Pereira Passos, então engenheiro consulto do ministerio da agricultura e actualmente inspector especial das estradas de ferro brazileiras em Londres:

« Estou convencido, disse o consultor do Governo, e commigo devem-no estar todas as pessoas que estudão as questões de grandes melhoramentos materiaes do nosso paiz, que não é possivel construir vias ferreas no interior sem auxilio directo da parte do Estado. Ora, não ha linha que esteja mais no caso de ser subvencionada pelo thesouro nacional do que essa projectada pelos proponentes, que tende a servir a tão vasta extensão do nosso territorio, abrangendo diversas provincias do norte

e centro. O modo que indica a proposta para tornar-se effectivo esse auxilio parece bom e digno de ser adoptado : tem sobre a garantia de juros a importante vantagem de deixar á companhia o estimulo para promover e desenvolver os elementos de prosperidade da empreza. »

Pareceu preferivel ao Governo dar nova fórma ao projecto e adoptal-o tão sómente como preparo do estabelecimento das linhas de communicação propostas. Tal foi a origem do decreto n. 4,797 de 4 de Outubro de 1871, que concedeu autorisação para os estudos preliminares de linhas ferreas, e de navegação nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins.

Esse decreto só obriga ao Governo a fazer a concessão definitiva das citadas linhas, e mediante os auxilios precisos, se desses estudos reconhecer o mesmo Governo a vantagem para o paiz e a utilidade geral das vias de communicação projectadas ou de parte dellas. Em caso contrario os trabalhos feitos serão pagos por preço já fixado de antemão e orçado por engenheiros do Estado.

Os estudos preliminares e explorações autorisadas comprehendem duas linhas ferreas e differentes secções navegaveis de rios.

As estradas são : uma nos valles dos rios Paraopeba e S. Francisco, que a construir-se começará na Lagôa Dourada, mas cujos estudos partirão de S. Gonçalo da Ponte, onde parárão os trabalhos da commissão que por aviso de 20 de Junho de 1826 foi incumbida de estudar o melhor traço da estrada de ferro D. Pedro II, até o ponto em que começa a navegação do S. Francisco, logo abaixo da cachoeira do Pirapóra.

Outra é destinada a ligar as bacias navegaveis dos rios S. Francisco e Tocantins pelos valles dos rios Carinhanha e Paraná, ou pelos do Rio-Grande, Rio-Preto e Rio do Somno, como fôr mais conveniente, segundo demonstrarem os reconhecimentos geraes que nessas duas direcções serão préviamente feitos.

Quando estudos já conhecidos não demonstrassem a importancia de qualquer destas linhas, um simples exame feito sobre a carta do Brazil tornaria patentes as suas vantagens, e, o que é admiravel, a immensa facilidade com que podem essas communicações ser estabelecidas com o concurso da navegação.

Certo, esse projecto, que uns classificão de gigantesco, e outros uma utopia, póde realizar-se com a construcção de duas estradas de ferro economicas, que em seu desenvolvimento total não excedem talvez de 130 leguas de extensão e de quarenta mil contos de réis de custo.

A primeira das linhas projectadas, a que percorre os valles dos rios Paraopeba e S. Francisco, conta cerca de 96 leguas. E' o prolongamento da actual estrada D. Pedro II : é de facil construcção e segue as margens de um rio de reconhecida e incontestavel uberdade e riqueza. A sua direcção avizinha-se tambem do rico valle do rio Pará, que é muito povoado.

Embora a idéa suggerida primitivamente ao Governo fosse ligar a navegação dos rios S. Francisco e Tocantins pelos valles dos rios Carinhanha e Paraná, informações officiaes da maior confiança aconselhão que se o faça pelos valles do Rio-Grande, Rio-Preto e do Somno.

Se assim acontecer, o que determinarão sem duvida a fertilidade do terreno a atravessar e a facilidade das obras a construir, as communicações se estabelecerão apenas com uma estrada de ferro de cerca de 30 leguas. E' o que está confirmado pela seguinte informação que se lê no parecer do Sr. Dr Passos e que está de accordo com os dados que possue o Sr. Vallée, encarregado dos trabalhos da carta geral do Imperio:

« O Rio-Grande, diz o parecer, entra no S. Francisco junto á villa da Barra, e o rio do Somno vai ter ao Tocantins aos 9° de latitude S., perto da aldêa de Pedro Affonso. O Rio-Grande é navegavel desde a sua fóz até a freguezia do Boqueirão (a nave-

gação estende-se ainda acerca de 80 leguas; o Dr. Passos falla sómente do Boqueirão sem duvida porque alli desvia-se a linha de communicações em procura do Tocantins), onde confl ue o Rio-Preto que é navegavel até a villa de Santa Rita do Rio Preto. Dahi é ainda navegavel em canôas grandes até a freguezia Formosa e dahi até á confluencia do Sapão Grande, que é tambem navegavel até 14 leguas acima da sua barra. Uma estrada que ligue esse ponto ao em que começão as cem leguas de livre navegação do rio do Somno não terá mais de 32 leguas de desenvolvimento, extensão insignificante para pôr em communicação as bacias navegaveis de dous importantes rios.

« No mesmo chapadão em que nasce o Sapão Grande tem tambem origem o Rio Parnahyba, que entra no Oceano na provincia do Piauhy, e que começa a ser navegavel desde a villa de Santa Philomena. Uma estrada de cerca de 30 leguas póde ligar este ponto á linha do Sapão Grande e ao rio do Somno. Assim, om uma via ferrea de mais ou menos 62 leguas de desenvolvimento total póde-se estabelecer communicação rapida entre as secções navegaveis de tres grandes rios do interior do Imperio.

« Qualquer Brazileiro que se interesse pelo progresso de seu paiz não deixará de sentir verdadeiro enthusiasmo quando os estudos hoje decretados confirmarem estas informações. Unir as bacias do S. Francisco, Tocantins e Parnahyba, isto é, levar a civilisação e o progresso por uma das mais vastas regiões do Brazil, apenas com o auxilio de duas estradas de ferro economicas, de um resultado total de 62 leguas, é por certo um desenvolvimento prodigioso; e para alcançal-o nenhum Governo se deterá diante de pequenos sacrificios. »

Já se vê que o projecto de que me occupo, embora de grande futuro, nada tem de gigantesco quanto aos seus meios de execução, nem está fóra de nossas forças: — é um commettimento que será em poucos annos uma realidade, se nisto convier o Governo.

Devo tambem recordar que a quasi totalidade da zona que se procura beneficiar é rica e já povoada. Este beneficio torna aproveitaveis mais de dous milhões de braços, segundo dados do habil engenheiro Sr. Dr. Coutinho.

Os dados que exige o Governo imperial devem fornecer informações muito completas sob todos os pontos de vista. Não devemos denominal-os, como o fez o mesmo Governo, simples estudos preliminares, porquanto são trabalhos quasi definitivos e destinados á execução de obras.

Comprehendem:

1.° O reconhecimento das regiões por onde tenhão de passar as linhas ferreas com o fim de determinarem-se approximadamente os pontos obrigados de passagem, e colherem-se todos os dados e informações que possão determinar a escolha dos valles que devem ser estudados;

2.° O traçado de uma linha de ensaio que se approxime o mais possivel da directriz da via ferrea, medindo as distancias com a maior exactidão, e tomando-se não sómente os angulos de deflexão das linhas com o theodolito, mas tambem o rumo magnetico de cada uma;

3.° O nivelamento longitudinal de todos os pontos da linha traçada, usando-se para esse fim dos instrumentos mais exactos.

4.° O levantamento de secções transversaes em numero sufficiente para a determinação exacta dos volumes dos aterros e excavações;

5.° O levantamento da planta, nivelamento e sondagens das secções navegaveis dos rios S. Francisco, Tocantins e seus affluentes, (tão sómente nos pontos ainda não estudados);

6.° A determinação da latitude e longitude dos pontos mais notaveis situados nas linhas estudadas, e ou nas suas proximidades, e bem assim de todas as confluencias de rios e de todos os povoados que contarem maisde dez fogos;

7.° O apanhamento de dados e informações sobre a popu-

lação, cultura, riqueza mineralogica e outras circumstancias interessantes das zonas que tenhão de ser directamente servidas pelas vias de communicação projectadas ;

8.° A preparação das plantas e perfis das linhas e rios estudados, e a organisação dos orçamentos acompanhados de typos das obras d'arte, estações, memorias descriptivas, tabellas, etc.

Para dar cumprimento a tão completos e minuciosos estudos, faz-se de mister um capital não inferior a seiscentos contos de réis. Esta somma seria adquirida e posta á minha disposição para semelhante fim, por aquelles que reclamárão o meu concurso. Se recusei-a, foi para de preferencia procurar o auxilio de uma grande companhia que estivesse habilitada a construir as estradas projectadas, caso se fizesse a concessão promettida.

Nisto havia economia de tempo, e tornava-se a realização desse melhoramento exclusivamente dependente do resultado dos estudos e da vontade do Governo, não de ulterior procura de grandes capitaes, da formação de novas companhias, o que para mim seria penoso e fallivel.

Foi este o motivo porque solicitei e obtive o concurso da *Public Works Construction Company Limited* em Londres, que me foi apresentada naquella praça como uma companhia da maior confiança e credito.

A *Public Works* conta dous annos apenas de existencia. Fo organisada principalmente para preencher a lacuna que deixou em Londres o grande empreiteiro Brassey, cujos amigos e associados são directores e dos maiores accionistas da companhia. No numero dos directores estão entre outros, os Srs. Withes e Em. Eslanger, dous cidadãos de elevada posição financeira em Londres, e grandes promotores do progresso industrial da Europa.

A missão da *Public Works Construction Company* é construir obras de grande vulto. A esperança que tem a companhia de que lhe seja confiada a construcção da estrada de ferro central

do Imperio Brazileiro, foi o principal movel que determinou-a a empregar seus capitaes nos estudos das linhas de communicação do S. Francisco e Tocantins.

A companhia está obrigada, finalmente, a fornecer os capitaes necessarios á construcção de futuras obras, e estabelecimento das linhas navegaveis, se o Governo fizer a concessão definitiva.

Devendo os estudos projectados servir de base ao levantamento de capitaes em Londres, é natural que sejão dirigidos por um engenheiro inglez. Em Londres, quando um nome respeitavel não apadrinha os trabalhos preliminares de um caminho de ferro, difficilmente os capitalistas abrem sua bolça para realizarem a construcção. E' por isso que a *Public Works* manda ao Rio de Janeiro um de seus engenheiros para tratar dos trabalhos preliminares.

Entretanto ella aceita o alvitre que suggere de empregar nesses trabalhos a maior parte do pessoal necessario que se puder organisar no paiz.

Para melhor garantia na execução dos compromissos contrahidos com o governo, propuz que a *Public Works Construction Company* fosse contemplada no numero dos concessionarios autorisados para fazer os estudos e exploração que se decretárão. Logo que seja isto concedido os trabalhos começarão tres mezes depois.

Não se conclua dahi que negociei um privilegio ou concessão com a companhia. Nada disso fiz, nem podia fazel-o, porque não tenho privilegio nem cousa semelhante que sirva para transacções. Limitei-me a salvar a eventualidade, por ora problematica das vantagens que possão resultar depois de tudo acabado e liquidado, quer estudos, quer a construcção de obras. E neste caso, quando lucros hajão, elles serão apenas a remuneração de trabalhos e sacrificios feitos, o que por certo não póde ser censuravel.

Considero terminado todo o concurso que podia eu prestar a

semelhante empreza, que hoje está dependente do resultado dos estudos e explorações decretadas. Se esse resultado fôr o que se prevê, favoravel aos interesses do paiz, escusado será a quem quer que seja advogar a empreza; o Governo, por utilidade publica e por sua propria gloria, a fará executar. Em caso contrario, seria indigno de mim articular uma só palavra em seu favor.

Finda a minha missão, volto á minha provincia, onde continuarei a concorrer, quanto puder, para o progresso do meu paiz nos modestos cargos que alli occupo; os quaes abandonei provisoriamente com o assentimento prévio do Governo, sem que isto custasse um real ao thesouro publico, e depois de doze annos de serviços não interrompidos. Ainda assim o fiz—acredito — contribuindo para um melhoramento publico que a qualquer deslumbraria pela satisfação que póde trazer a todos que nelle se empenharem.

Sou com a maior estima e a mais subida consideração.

De V. S.—Amigo affectuoso venerador e criado —*Buarque de Macedo.*

Rio de Janeiro, 1° de Julho de 1872.

VI.

De tudo que tem vindo á imprensa ha muito tempo, nenhuma leitura deixou-me impressão tão viva, nem causou-me prazer tão intimo, como a carta, em que o Sr. Dr. Buarque de Macedo historia o grandioso projecto de, pelas aguas dos rios S. Francisco e Tocantins, crear communicação interior do Rio de Janeiro para os mares do Amazonas.

Muito de louvar-se são quaesquer esforços para melhorar nossos meios de communicação. E' d'ahi que nos ha de vir a riqueza, a civilisação e o gozo desses commodos, que o homem de nossos dias já não dispensa sem sacrificio. Abrindo aos diversos productos da industria facil e lucrativa sahida, as boas estradas acoroçoão o trabalho, recompensão as fadigas, generalisão o amor ás occupações sérias, despertão a iniciativa individual, creão os habitos de honrada independencia, fonte de virtudes. Instruir, enriquecer, moralisar, é a missão das communicações faceis.

Se estas são minhas velhas convicções, se acredito que da multiplicidade de vias de communicação é que ha de sahir o desenlace de grandes problemas sociaes, politicos e administrativos, eu não podia ler sem extrema satisfação aquelle projecto, que annunciando uma empreza digna da audacia americana, irá crear poderoso fiador da integridade do Imperio.

De utopia, de gigantesca, e até de demencia poderão alcunhar aquella tentativa; mas que admira? E' achaque da rotina, sestro da mediocridade, e muitas vezes desabafo da inveja. Nem isso é novo; ha quasi um seculo Fulton foi apupado de seus patricios, e ridiculisado pela Europa; mas o vapor applicado á marinha renovou a face do mundo.

Digne-se pois o Sr. Dr. Buarque de Macedo aceitar os parabens, e o sincero testemunho de consideração e apreço, que lhe dirige um desconhecido,

O projecto, que a *Public Works Construction Company* vai estudar, e levará ao cabo depois de ajustes posteriores com o Governo, divide-se em duas partes. A 1ª é uma estrada de ferro, que começando da Lagôa Dourada, desce pelo valle do Paraopeba, acompanha o S. Francisco, e termina abaixo da cachoeira do Pirapora, proximo da embocadura do Rio das Velhas. A 2ª tem por fim ligar as bacias navegaveis dos rios S. Francisco e Tocantins pelos valles do Carinhanha e Paraná, ou pelos do Rio-Grande, Rio-Preto, e Rio do Somno, como mais convier.

Desta 2ª parte do projecto tenho apenas o conhecimento

que podem ministrar-me os mappas, e desses sei de experiencia que não é prudente fiar muito: mas a respeito da 1ª parte que tem por fim ligar a estrada D. Pedro II ao S. Francisco, ousarei fazer algumas considerações, baseadas no conhecimento pessoal das localidades, e que sujeito á illustrada apreciação do Sr. Dr. Buarque de Macedo.

Se lhe parecerem ponderosas, apadrinhe-as com seu nome: se forem impertinencias, não as julgue com severidade; que forão inspiradas pelo desejo de ser util a esta terra que tanto amo, como é meu dever, e ella o merece.

Que a aspiração da estrada de ferro D. Pedro II era ir ao rio S. Francisco, foi sempre ponto assentado no circulo dos que estudão estas materias. Por occasião de prestar ao Sr. Marquez de Olinda, então minitsro do Imperio, algumas informações que pedio-me, escrevi-lhe em 1858 este periodo, que o meu amigo Sr. conselheiro Ottoni fez-me a honra de citar no seu folheto—*O futuro das estradas de ferro no Brazil.*

« Quando, em tempo talvez pouco remoto, houver de destacar-se do valle do Parahyba um ramal da estrada de ferro D. Pedro II para minha provincia, creio que naturalmente deverão procurar-se os valles dos grandes rios, e com especialidade o do S. Francisco, o grando Mississipi brazileiro. »

Dos diversos alinhamentos, que tanto na tribuna, como na imprensa forão lembrados para realizar aquella aspiração, foi preferido esse, que partindo de Entre-Rios passa pelo Juiz de Fóra, e vai á Lagóa Dourada, isto é, foi sacrificado o valle do Rio-Grande.

Nem util, nem opportuno é discutir hoje os verdadeiros motivos daquella preferencia. E de mais, os habitantes desta região sabemos perfeitamente qual o quinhão que costuma caber-nos das liberdades do Estado: a balança, que pesa a justiça ou favores a distribuir, traz sempre na concha opposta algum espada de Brenus, que reproduz o medonho—*væ victis!*

Mas parece-me ainda possivel reparar aquella iniquidade. A *Public Works Construction Company* não está sujeita á pressão de nossas influencias politicas; tanto por honra, como por interesse seu, ha de estudar estas materias desprevenida e imparcialmente, e é isso que me anima a escrever mais um brado á favor do valle do Rio-Grande.

Creio que tanto os interesses particulares da companhia, como as conveniencias publicas aconselhão a respeito da direcção da estrada projectada para o S. Francisco uma modificação que, sem prejudicar o plano primitivo, poupa distancias, economisa despezas de construcção, assegura avultada renda immediata, e abre horizonte muito mais vasto.

Essa modificação consiste em da Barra-Mansa ou vizinhanças demandar o alto valle do Rio-Grande até a cachoeira da Bocaina, e da hi, pelo valle do S. Francisco, que lhe corre á 7 ou 8 leguas, descer para o Pirapora.

Para fazer o parallelo das distancias é de razão calcular não só as leguas da estrada, que a companhia terá de fazer nos dous alinhamentos, como as que utilisão-se da Barra do Pirahy, ponto forçado, até a Barra-Mansa e Lagôa Dourada.

O traço do Paraopeba, que a companhia ingleza vai estudar, exige 96 leguas de estrada a fazer, da Lagôa Dourada á cachoeira do Pirapora, e serve-se de 52 da estrada D. Pedro II até o Pirahy. A extensão total será de 148 leguas entre os dous pontos forçados.

O traço do Rio-Grande torna necessaria a construcção de 32 leguas da Barra-Mansa á confluencia do Ribeirão-Vermelho, 60 da cachoeira da Bocaina a Pirapora, utilisa-se de 8 da estrada D. Pedro II até o Pirahy, e de 30 de navegação do Rio-Grande entre o Ribeirão-Vermelho e a Bocaina: o que dá a somma de 130 leguas, isto é, 18 leguas menos que o traço do Paraopeba.

Além desta economia de distancias, que só por si fôra de

muito peso, pois que poupa despezas e ntilisa o tempo, o traço do Rio-Grande aproveita 30 leguas de navegação fluvial, que exige pequeno frete; e de mais, as mercadorias e passageiros que transportasse só por pequena distancia terião de servir-se da estrada D. Pedro II, que lhes ensinaria a differença dos fretes de uma estrada economica, como a da companhia ingleza, e as de bitola larga, como a de D. Pedro II, em que terião de viajar não 8, mas 52 leguas, se viessem da Lagôa Dourada para o Pirahy.

« Mas será navegavel o Rio-Grande entre a barra do Ribeirão-Vermelho e a cachoeira da Bocaina ? »

E' problema resolvido ha muito tempo. Cerca de meia legua acima da confluencia do Ribeirão-Vermelho começa aquelle rio a ser navegavel desde já por 30 leguas até a cachoeira da Bocaina no municipio do Piumhy ; as aguas correm mansamente, as curvas são rarissimas e de grande raio, no rigor da secca a profundidade oscilla entre 8 e 10 palmos, aos canaes sobra largura para dar passagem a quaesquer barcos.

O unico trabalho a fazer para a navegacão *desde já* limita-se á limpar de alguma madeira as margens sómente em poucos lugares em que o canal encosta-se á barranca : trabalho que exige menos de 4:000$000.

Estes dados constão do officio de 15 de Novembro de 1855 dirigido á presidencia de Minas pelo engenheiro encarregado dessa exploração, que eu acompanhei até o fim; e cujo resultado encheu-me de prazer.

Conheço os inconvenientes das baldeações : mas são insignificantes, quando trata-se das vantagens de uma navegação fluvial extensa, barata, esperançosa e não interrompida até nas maiores seccas, como foi a de 1853.

Ainda que fosse muito menor a profundidade, seria possivel a navegação. Lá está no Matto-Grosso o vapor *Leocadia* fazendo o commercio pelo Cuyabá, que na estação secca tem em alguns lugares apenas 3 palmos de profundidade.

Para calcular a extensão da estrada de ferro a fazer entre a cachoeira da Bocaina e Pirapora, quero conceder que seja innavegavel aquelle lanço do Rio S. Francisco ; mas não ha uma só razão para descoroçoar de que elle preste-se á navegação.

Do Porto Real, que dista como 14 leguas da Bocaina, sei que descem grandes ajoujos carregados de generos com destino ás povoações da Bahia ribeirinhas do S. Francisco, e desde aquelle ponto de partida, que mais de uma vez tenho atravessado, já leva o S. Francisco sufficiente volume de aguas para vapores que exijão 4 palmos de calado : o que não admira, embora a nascente fique-lhe apenas a 20 leguas ; porque a serra da Canastra, donde elle verte, é a mais rica de aguas, que o Brazil possue.

Do Pirapora até a barra do Paraopeba, 40 leguas, o Sr. Liais, que explorou aquelle rio, não encontrou embaraços invenciveis: dá. é verdade, muita importancia aos redomoinhos de eixo vertical, que vio na cachoeira dos Passarinhos ; mas, se não ha por alli algum genio travesso, que diverte-se constantemente em torturar aquellas aguas, é de esperar que arredadas as pedras que, contrariando o seu pendor natural, produzem aquelle phenomeno, voltem ellas a seu estado normal.

O mesmo Sr. Liais nos informa que daquella cachoeira para cima o rio entra em condições regulares.

Não valerá apena uma exploração deste lanço do rio por engenheiros de habilitações especiaes ?

Se desse estudo conhecer-se, como eu espero, que póde navegar-se aquella secção, a estrada de ferro a fazer-se não excederia de 46 leguas, ou, por outra, teria menos de metade do traço do Paraopeba, de construcções novas.

Apreciarei agora qual dos dous alinhamentos promette á companhia ingleza maior somma de productos a importar e exportar, ou por outra, maior renda desde já.

Todos sabem que a nossa população, se não está inteiramente concentrada á beira-mar, é muito mais basta nas vizinhanças do litoral, e que por isso quanto mais nos entranharmos pelo paiz, menos habitado o acharemos.

Esta consideração seria bastante para demonstrar que a linha da Lagôa Dourada, que começa 70 leguas do Rio de Janeiro, deve contar com muito menor carregamento de mercadorias e passageiros que a do Rio-Grande, que começando da Barra-Mansa, serve ao rico valle do Parahyba, e dista apenas 26 leguas da côrte.

Mas é facil basear esse calculo em dados mais positivos, e são esses que cravão no espirito convicções mais profundas.

O valle do Paraopeba, que vai estudar-se, tem apenas dous municipios, Queluz e Bomfim, e uma ou outra freguezia pertencente a outros. Não é minha intenção negar importancia áquelles municipios ; mas consulte-se a sua estatistica, a receita de suas camaras, a renda das collectorias, e ver-se-ha que não podem ter tentações de hombrear com os mais ricos e mais povoados da provincia.

O valle do Rio-Grande é formado por 26 municipios, que occupão 5,000 leguas quadradas ; sua população, que orça por 500,000 almas, está muito mais concentrada do que no resto da provincia ; as terras de lavoura são fertillissimas ; os campos, além de formosos, offerecem ricas pastagens ; o clima é de uma salubridade proverbial : alguns generos são de sua exclusiva exportação, como gado para o consumo da côrte, fumo, queijos, etc.

E' consideravel o seu commercio, como provão suas collectorias, e as recebedorias do Picú, Passa-Vinte, Rio-Preto, Zacarias, e Parahybuna em grande parte: talvez duas terças partes da renda provincial e geral arrecadada em Minas sejão tiradas desta região.

Mas diz-se, e diz-se com muita verdade, que as terras do Paraopeba são fertilissimas.

Tenho razão para tambem afiançal-o, como os mais bem informados ; que alli nasci e vivi não poucos annos ; mas essa força maravilhosa de producção é favor que Deos espalhou com mão prodiga por esta provincia : em toda parte ha terrenos fecundos, e as nossas boas terras não fazem entre si tanta differença, como a *massapé roxa* de S. Paulo relativamente ás outras.

E se pela producção é que póde-se com segurança calcular a fertilidade, não ha notavel differença entre os dous valles. O milho e o arroz dão de 160 a 200 por um ; o algodão, canna de assucar, fumo, café e os mais generos que cultivamos, vem admiravelmente aqui e lá. E se alguma cousa houvesse a favor do Paraopeba, talvez devesse explicar-se pelo melhor systema de conservar as terras : no sul as terras de lavoura são na secca convertidas em pastagens, o que as estraga : no Paraopeba, não.

Em geral os campos naturaes daquelle valle são de inferior qualidade, inçados de herva venenosa, que mata as rezes, e por isso alli a creação do gado é tão acanhada, quanto abundante no Rio-Grande.

O valle do Paraopeba tem menos de 50 leguas de extensão sobre uma largura de 15 a 20, entre o Pará e o Rio das Velhas. O do Rio-Grande só na provincia de Minas prolonga-se por mais de 160 leguas com uma largura quasi sempre superior a 70, sem mencionar quasi toda a provincia de S. Paulo, Paraná, Goyaz, Matto-Grosso, e republicas hespanholas.

A linha do Paraopeba parece contar com os productos do valle do rio Pará, que lhe fica á esquerda ; mas são apenas tres municipios,—Pará, Pitanguy, Santo Antonio do Monte, os quaes assim como todo o baixo Paraopeba, em vez de perder lucrarião muito se tivessem da Bocaina para o S. Francisco uma estrada de ferro economica, que, a não desviar-se mufto da direcção rectilinea, ficar-lhes-hia perto.

O traço do Rio-Grande, como o proponho, além de outras vantagens, approxima-se de mattas afamadas por sua fertilidade como são as da Corda, Bambuhy, Indaià, Formiga, etc., e daria extraordinario valor á immensa e inexhaurivel quantidade de pedra de ferro do Piumhy, que rende de 80 a 85 %.

Não nos esqueçamos que este traço facilita o uso das aguas medicinaes da Campanha, Baependy e Caldas, que a difficuldade das viagens torna quasi impossivel aos habitantes da côrte e provincia do Rio de Janeiro e outras.

Se pois o traço do Rio-Grande, sem offender nem de leve as vistas da *Public Works Construction Company*, offerece segurança de renda immediata e avultada, parece que deve ser acoroçoado pelo Governo, que terá de fazer menores sacrificios, quer consistão em subvenção fixa por kilometro de estrada feita, quer em garantia de juros.

« Mas a Mantiqueira ? »

Não tenho conhecimentos profissionaes que habilitem-me a resolver o problema de transpôr a cordilheira ; mas não levem-me á mal escrever minhas impressões, informar ; o que póde adiantar algum serviço aos homens da sciencia.

Do Parahyba para o Rio-Preto parece-me não haver sério embaraço, á subir-se pelo valle de um correg, que nasce na fazenda de Joaquim Martins, transpôr-se o espigão, por pequeno tunnel ou córte, para outro correg, que vai cahir no Rio-Preto. Deste rio até alcançar o Ribeirão Pouso-Alegre, uma legua, parece-me o lanço mais difficil. Da cabeceira do Pouso-Alegre passa-se para as do Jacuhy, que já é vertente do Rio Grande, cujas margens nenhum embaraço offerecem até a barra do Ribeirão-Vermelho.

Se é de politica creadora abrir caminhos para regiões novas e inhabitadas, não sei em que principio de justiça possa fundar-se a theoria de deixar ao desamparo as zonas povoadas, como tem sido o mesquinho fado do valle do Rio-Grande. Vá-se

muito embora ao S. Francisco, mas acuda-se ás povoações creadas, que têm mais direitos do que os desertos.

Além de que, se nenhum brazileiro póde desconhecer as vantagens de estreitar os laços de fraternidade entre o sul e norte do Imperio, que nenhum symptoma indica estar em perigo de desmembrar-se, é tambem urgentissimo facilitar a defeza de nossas fronteiras sempre ameaçadas por nossos vizinhos que quando deixão de ser rivaes, é para tornarem-se inimigos. Ora, se uma estrada de ferro chegar á Bocaina, teremos andado mais de meio caminho da capital do Imperio para Matto-Grosso, nossa vanguarda por aquelle lado.

Tendo a *Public Works Construction Company* em vista construir obras de grande vulto, apenas chegasse á Bocaina conheceria o vasto horizonte, que a convida para o oeste : é o valle do magestoso Paraná, que offerecendo, tanto no seu leito, como nos seus caudalosos tributarios, facil e extensa navegação, banha Minas, S. Paulo, Paraná, Goyaz, Matto-Grosso, Paraguay, Corrientes, Entre-Rios, e acaba no Oceano entre Montevidéo e Buenos-Ayres.

Nem sempre os dons da natureza vêm tão perfeitos e acabados, como as frnctas maduras, que só basta colher, e por isso o projecto de ir ao Matto-Grosso pelo Rio-Grande exigiria algum dispendio e sacrificios, pequenos meios para obterem-se resultados gigantescos.

Sabe-se que o Paraná é navegavel da foz até Matto-Grosso ; supponha-se aberta a communicação do Rio de Janeiro até a cachoeira da Bocaina : o que restaria a fazer-se para ligar o alto e o baixo Paraná? Uma estrada de ferro de 30 leguas daquella cachoeira até a do Jauguara, para evitar as cachoeiras da Bocaina, Criminoso, Funil de Aguapé, Talhados, e Jauguara, que succedem-se com pequenos intervallos. Do Jauguara para baixo, de que conheço grandes lanços, não sei de embaraço serio para a navegação.

Se pois com 60 leguas de estrada de ferro póde abrir-se communicação interior para Matto-Grosso ; se o mais trivial bom senso nos aconselha não perder de vista aquella provincia, uma das melhores que o Brazil possue, e sempre ameaçada por vizinhos, que só nos respeitarão emquanto nos reconhecerem mais poderosos, duvido que alguem desconheça a urgencia de crear promptamente um caminho seguro e rapido para aquellas regiões.

Não pretendo dar a este escripto maior importancia do que essa a que tem direito todo o nobre e desinteressado desejo de sermos uteis á nossa terra ; mas se o Sr. Dr. Buarque de Macedo descobrir-lhe mais algum merito, espero que chamará para estas idéas, como materia de estudo, a attenção da poderosa companhia, que sabe tão justamente apreciar os seus talentos e serviços.

VII.

Illm. Sr. Redactor da *Reforma*.—Li com prazer, e applaudi o artigo sob o titulo *Estradas de ferro*, que publicou na *Reforma* de 9 do corrente o illustrado Sr. José Jorge da Silva.

Esse artigo, que teve por principal objecto despertar a minha attenção sobre um ponto, que se prende ao grande melhoramento da união da estrada de ferro D. Pedro II ás bacias navegaveis do S. Francisco e Tocantins, é trabalho digno do mais serio estudo. Além do merito de estar escripto em um estylo brilhante, e derramar abundante luz sobre uma vasta região do paiz, discute uma questão technica e outra economica qne não podem correr desapercebidas.

A primeira destas questões consiste em diminuir a extensão da estrada de ferro a construir-se naquelle melhoramento. Para este fim propõe o illustrado escriptor, que no prolongamento

da estrada D. Pedro II siga-se de preferencia a linha do Paraopeba o « alto valle do Rio-Grande até a cachoeira da Bocaina, e d'ahi pelo valle S. Francisco, que corre a 7 ou 8 leguas, desça-se para o Pirapora. » Presume que esta direcção, tendo em seu favor o concurso de uma parte da navegação do Rio-Grande, exigirá apenas 46 leguas de caminho de ferro, em vez de 96, que reclama o traço do Paraopeba.

Com relação ás vantagens economicas, o illustrado Sr. José Jorge, sem desconhecer que a zona do Paraopeba é fertilissima, diz-nos o seguinte:

« O valle do Rio-Grande é formado por 26 municipios, que occupão cinco mil leguas quadradas ; sua população, que orça por 500,000 almas, está muito mais concentrada do que no resto da provincia ; as terras de lavoura são fertilissimas, os campos além de formosos, offerecem ricas pastagens, o clima é de uma salubridade proverbial ; alguns generos são de sua exclusiva exportação, como gado para consumo da côrte, fumo, queijos, etc. E' consideravel o seu commercio, como provão suas collectorias, e as recebedorias do Picú, Passa-Vinte, Rio-Preto, Zacarias e Parahybuna, em grande parte: *Talvez duas terças partes da renda provincial e geral arrecadada em Minas sejão tiradas desta região*. . . . daria extraordinario valor á immensa e inexhaurivel quantidade de pedra de ferro de Piumhy que rende 80 a 85 °/₀. »

Esta descripção é por certo deslumbrante, e autorisa o juizo do illustre escriptor, quando assevera-nos que a lembrada direcção do valle do Rio-Grande offerece « segurança de renda immediata e avultada » para a projectada estrada de ferro.

Possuidor hoje de tão preciosas informações, seria impossivel desprezal-as.

Aceito-as ; e não tardarei a transmittil-as á *Public Works Construction Company* ou ao seu agente, logo que aqui chegar, como deseja o Sr. José Jorge.

Devo, porém, dizer que isto não basta.

A *Public Works* tem um contrato assignado, que lhe traça exclusivamente a direcção do Paraopeba, que todos, Governo e concessionarios, acreditavão ser a preferivel; não póde afastar-se dessa linha sem autorisação do mesmo Governo. Não é esta difficil, tratando apenas de estudos que devem ser feitos conjunctamente com outros já decretados, e que em resultado podem trazer a economia de grandes capitaes. Nenhum accrescimo de despeza, quando viesse o Governo a pagal-o, seria melhor justificado.

Não creio que a idéa do Sr. José Jorge seja desprezada pelo governo. Este é tão interessado em realizar o prolongamento da estrada de ferro D. Pedro II e a união das bacias navegaveis do S. Francisco e Tocantins, como os proprios concessionarios; porquanto trata-se de um dos poucos melhoramentos do paiz que, prendendo-se á viação publica, com o aproveitamento dos grandes rios navegaveis do interior e das terras devolutas que alli parão, tendem com a magna questão da integridade do Imperio.

Pela minha parte e daquelles que se empenhão na realização desse projecto, posso garantir ao Sr. José Jorge que uma simples ordem do Governo, que determine o estudo da direcção do valle do Rio-Grande, bastará para que esse estudo se faça ao mesmo tempo que o do Paraopeba.

E asseguro ao talentoso escriptor mineiro, que meu jubilo será immenso quando a trena e o theodolito vierem confirmar a risonha descripção que nos fez do abençoado valle do Rio Grande.—*Buarque de Macedo.*

Pernambuco. 26 de Agosto de 1872.

VIII.

Meus humildes escriptos sobre estradas de ferro para Minas tiverão a fortuna de ser tomados em consideração por dous engenheiros distinctos, que lastimo não conhecer pessoalmente. De Pernambuco o Sr. Dr. Buarque de Macedo dirige-me um aperto de mão, a que retribuo com a effusão de uma alma agradecida; aqui na côrte o Sr. Dr Bicalho nobilita minhas opiniões pela analyse que se dignou fazer-lhes.

Vou responder. Sei que a superioridade das armas adversas colloca-me em posição arriscada; mas ao menos n'um ponto desejo não me deixar exceder: é na cortezia e maneiras polidas de cavalheiro, de que deu-me exemplo o Sr. Dr. Bicalho.

Eliminemos desta discussão o nome do Sr. Ferreira Lage; fui seu dedicado amigo, e se não approvo alguns de seus actos, respeitei sempre as intenções de um Brazileiro, que desejava propellir o seu paiz para o engrandecimento.

E agora á materia:

Nunca desconheci, como parece suspeitar o Sr. Dr. Bicalho, que um dos fins principaes da linha central de Minas é ligar a bacia navegavel do Rio S. Francisco ao porto do Rio de Janeiro.

Non obtusa adeo gestamus pectora Pœni.

Quando em 1854 alguns amigos convidárão-me para collaborar no pensamento de dividir Minas, oppuz-me com todas as minhas forças a esse projecto, porque, entre outros senões, trazia o defeito de excluir do S. Francisco a nova provincia.

Em 1858, por occasião de prestar ao Sr. Marquez de Olinda, então Ministro do Imperio, algumas informações, que pedio-me, intercalei este periodo, que o meu velho amigo, Sr conselheiro Ottoni fez-me a honra de citar no seu folheto—*O futuro das estradas de ferro no Brazil:*

« Quando em tempo, talvez pouco remoto, houver de des-

tacar-se do valle do Parahyba para minha provincia um ramal da estrada de ferro D. Pedro II, creio que naturalmente deverão procurar-se os valles dos grandes rios, e *com especialidade* o do S. Francisco, o grande Mississipi brazileiro. »

Como deputado offereci em 1864 á camara respectiva um projecto para esse fim.

Em 1871, em artigo impresso no *Jornal do Commercio* discuti a questão de « qual a melhor direcção de uma estrada de ferro da capital do Imperio para as aguas navegaveis do Rio S. Francisco», trabalho este que o Sr. conselheiro Zacarias não julgou indigno de citar-se no senado.

A carta que em 26 de Julho deste anno dirigi ao Sr. Dr. Buarque de Macedo traz este periodo :

« De tudo que tem vindo á imprensa ha muito tempo, nenhuma leitura deixou-me impressão tão viva, nem causou-me prazer tão intimo como aquella carta em que o Sr. Dr. Buarque de Macedo historia o grandioso projecto de, pelas aguas dos rios S. Francisco e Tocantins, crear communicação interior do Rio de Janeiro para os mares do Amazonas. »

E por fim, ainda a 31 de Agosto, escrevi este pensamento :

« Além de servir a interesses tão importantes, tem o valle do Rio-Grande uma missão respeitavel e providencial : é servir de caminho da capital do Imperio para Matto-Grosso, nossa Alsacia e Lorena, e para o Rio S. Francisco. »

Se, pois, ha 18 annos fixei na minha pobre intelligencia essa idéa grandiosa de ligar o sul e o norte do Imperio pelas aguas do S. Francisco, para que se conserve inteiriça essa bonita peça que chama-se Brazil, parece que, se de alguma cousa posso ser accusado, é de enthusiasta, de fanatico dessa aspiração sublime.

E desse peccado não estou resolvido a fazer penitencia ; antes continúo a estar cada vez mais pertinazmente convencido de que da multiplicidade de escolas e de vias aperfeiçoadas de com-

municação é que nos ha de vir a illustração, riqueza e moralidade, condições essenciaes para que os povos nem desmandem-se nos excessos da anarchia, nem degradem-se pela asquerosidade do servilismo.

Mas ir ao S. Francisco não é a unica nem a mais importante aspiração da linha central para Minas : que tem ella a seu cargo servir de caminho interior, curto e seguro desta capital para Matto-Grosso, nossa vanguarda para o lado de povos sempre rivaes, e ás vezes inimigos do Brazil.

Quem conhece a posição do Rio de Janeiro e a daquella provincia vê que a linha recta que lá conduz é o valle do Rio-Grande.

Debaixo deste duplo ponto de vista estudemos os alinhamentos em questão, e parece que sem a menor duvida deve ser preferido o que melhor satisfizer aos dous fins.

Mas sendo a fronteira de Minas tão vasta, e o curso daquelles rios tão extenso, era de prever que se engenhassem diversos traços para lá ir, e é o que se está vendo.

O Sr. Dr. H. Bicalho defende o alinhamento vencedor, de Entre-Rios pelo Juiz de Fóra, S. João de El-Rei, Lagôa Dourada e Macahubas.

Uma vez que a estrada de ferro para o alto Rio-Grande destaque-se de qnalquer ponto da 4ª secção, entre a barra do Pirahy e a estação do Passa-Vinte, ficarão attendidos os grandes interesses daquella região e os destinos da linha central ; os diversos traços que nesta direcção disputassem a preferencia, só pequenas alterações de distancia poderião offerecer, e essas são muitas vezes exigencias das condições do terreno.

Mas para calcular distancias e fazer o parallelo de dous traços é indispensavel fixar os dous pontos extremos, de partida e de chegada. Continuarei, pois, a preferir o traço da barra do Pirahy para o Ribeirão-Vermelho e alto S. Francisco, defronte da cachoeira da Bocaina. Comparemos.

LINHA DO JUIZ DE FÓRA PARA O S. FRANCISCO.

Da côrte a Entre-Rios	198 k.
De Entre-Rios á Lagôa-Dourada	280 »
Da Lagôa-Dourada a Macahubas	174 »
De Macahubas a Pirapora	720 »
	1,372 k.

LINHA DO RIO-GRANDE PARA O S. FRANCISCO.

Da côrte a Santa Izabel	160 k.
De Santa Izabel á barra do Ribeirão. . . .	168 »
Da barra do Ribeirão-Vermelho á Bocaina.	160 »
Da Bocaina ao Porto Real	66 »
Do Porto Real a Pirapora	456 »
	1,010 k.

E' pois o alinhamento do Juiz de Fóra mais extenso do que o do Rio-Grande para o S. Francisco 52 kilometros, equivalente a 58 leguas kilometricas.

Notarei de passagem que os 140 kilometros que o Sr. Dr. Bicalho carrega em conta do traço do Rio-Grande, do alto da Mantiqueira ao *porto da Campanha*, poderão figurar em qualquer outra linha, menos nesta ; pois não ha ahi esse lugar, e a distancia da Mantiqueira á barra do Ribeirão-Vermelho é apenas de 110 e não de 250 kilometros, como aquelle engano ou erro typographico representa.

Se a distancia do Porto-Real a Pirapora deve ser debitada á linha do Rio-Grande, proceda-se da mesma maneira com o valle do Rio das Velhas, em relação á linha do Juiz de Fóra. Está demonstrado, a não poder ser mais, que o Rio das Velhas não presta-se a uma navegação aproveitavel.

O engenheiro Lamartiniére a cada pagina de seu relatorio, revela-nos difficuldades para preparar o leito do rio : as arêas inutilisarão constantemente as obras d'arte ; informão-nos pessoas de credito que muito abaixo de Macahubas passão facilmente, na estação secca, carros de uma para outra margem ; um dos ultimos ministros da agricultura declarou no parlamento, ha dous annos, que para ir de Macahubas a Pirapora era indispensavel estrada de ferro; e para ultimo desengano ahi estão os desastres e fim tragico do vapor *Saldanha Marinho*, que, apezar de dirigido por habil commandante, só a favor de enchentes excepcionaes pôde chegar, ao cabo de tres mezes, ao Guahicuhi, onde findará seus dias, ou será postejado para se lhe aproveitarem os pedaços.

Não quero negar que a navegação do S. Francisco, do Porto-Real até Pirapora, offerece alguns embaraços; *verbi gratia*, acima e abaixo da barra do Paraopeba o leito tem pedras, que descobrem-se na secca, tres leguas acima começão os rochedos a apparecer, etc. ; mas não ha uma só cachoeira, e duas leguas abaixo do rio Pará a navegação começa a ser regular para o Porto-Real. E' o que nos dizem os Srs. Liais e tenente de engenheiros Eduardo José de Moraes no seu *Rapport Partiel sur le Haut S. Francisco*.

Para desembaraçar o rio destes obstaculos fôra de sobra menos de metade do capital que os 720 kilometros do traço do Juiz de Fóra consumirão loucamente nas margens do Rio das Velhas, se continuar a teima de ir por alli ao S. Francisco.

Supponha-se que o Rio das Velhas é navegavel de Macahubas até Pirapora : ainda assim a linha do Pirapetinga seria preferivel ao traço do Juiz de Fóra, e muito utilisaria a Barbacena, S. João d'El-Rei e municipios vizinhos. E' facil proval-o.

LINHA DO JUIZ DE FÓRA.

Da côrte a Macahubas	632 k.

LINHA DO RIO-GRANDE.

Da côrte a S. João d'El-Rei	306 »
De S. João d'El-Rei a Macahubas.	216 »
	522 k.

D'onde resulta que o traço vencedor é ainda nessa hypothese 130 kilometros mais extenso do que o seu rival (21 2/3 leguas). E apezar de tudo foi preferido.

E assim devia de acontecer, para que mais uma vez se reconhecesse a profunda sabedoria do velho proverbio: « A fortuna é para quem é. »

Contra o traço do Pirapetinga allegão-se as difficuldades de transpôr a Mantiqueira.

Não as negarei; mas neste terreno o traço do Juiz de Fóra não está em melhores condições: a subida da garganta do Ayres, assim como as obras colossaes de Entre-Rios ao Juiz de Fóra sobretudo na serra dos Marmelos, vão mostrando que a questão de preferencia entre os diversos traços de estradas de ferro para Minas não foi julgada com a necessaria calma e estudo que merecem estas materias. Não logrará fóros de propheta quem desde já fôr dizendo que os 26,000:000$ em que foi orçada a estrada até a Lagôa-Dourada mal chegarão para metade.

Nem isto é de admirar: quando fizerão-se os orçamentos, o unico estudo do traço entre o Juiz de Fóra e a garganta do Ayres não passava de algumas linhas corridas pelo engenheiro Whitaker, que podião apenas revelar a declividade, mas não autorisar um orçamento; para andar depressa e apparentar algum calculo tomou-se por base a média do custo da estrada D. Pedro II á margem do Parahyba; mas quem não conhece a enorme differença entre acompanhar o Parahyba e subir a Mantiqueira, que em toda a sua extensão resiste á passagem de estradas de ferro?

Mas... *Diis aliter visum.*

Não desconheço, e já confessei que a linha do Pirahy ao alto valle do Rio-Grande offerece tambem trabalhos serios; mas, para desenganar-me de que não são tantos como escreveu-se, fundo-me em dous factos:

1.° Acaba de ser concedido privilegio para uma estrada de ferro do Pirahy para Santa Izabel, que é exactamente uma secção do traço do Rio-Grande. Esta pequena linha já está estudada technicamente, reconhecida por perfeitamente praticavel.

2.° O Sr. Bulhões, engenheiro em chefe da primeira estrada de ferro da America do Sul, engenheiro de adiantadas habilitações, havendo procedido a severo estudo sobre o valle do Pirapetinga, escreveu em 1863 que aquelle traço era não só praticavel, como preferivel á 3ª secção da estrada D. Pedro II.

Em questões tão sérias, em negocio tão grave, não é permittido airosamente a nenhum engenheiro ter hoje uma opinião e amanhã outra; e assim, para que esta decisão caducasse, fôra necessario que algum vulcão, cataclisma ou terremoto alterasse as feições do terreno; cousa de que ninguem dá noticia.

O traço do Juiz de Fóra apenas transpõe a Mantiqueira, desembesta para Macahubas, deixando ao sul e desherdada dos beneficios de uma estrada de ferro a mais bella região da provincia de Minas.

A linha do Pirapetinga seria o tronco de duas outras importantissimas, que algum dia hão de fazer-se. Chegada ao alto valle do Rio-Grande, na face occidental da Mantiqueira, teria de bifurcar-se para os valles do Rio das Velhas, Paraopeba ou Pará em busca do médio S. Francisco, e para o oéste pelo valle do Rio-Grande, em rumo á provincia de Matto-Grosso e alto S. Francisco.

Este caminho, que ninguem desconhecerá ser de grande alcance e urgencia, não encontra as difficuldades que talvez acreditem-se.

Supponhamos feita uma estrada de ferro até a barra do Ribei-

rão-Vermelho, e utilisada a navegação do Rio-Grande até a cachoeira da Bocaina; o que restaria fazer-se para ir facilmente a Matto-Grosso?

Uma estrada de ferro da Bocaina até a cachoeira de Jauguára, pois que as formidaveis cachoeiras da Bocaina, Criminoso, Funil do Agua-pé, Talhados, etc., não permittem navegação nessa secção de 30 leguas; mas dahi por diante o rio, de que conheço grandes lanços, não offerece nenhum obstaculo à navegação por talvez 120 leguas até a cachoeira do Urubupunga, pouco acima da barra do Tieté, onde temos Itapura.

A navegação dahi á cachoeira das Sete Quédas, onde acaba Matto-Grosso e começa o Paraguay, é conhecida.

De entre a barra do Paranahyba e a cachoeira do Urubupunga conviria destacar-se um caminho para o rio Coxim; desaguando no Paraguay, entre os rios Miranda e S. Lourenço, facilitaria a defesa da nossa fronteira e levaria animação e vida a uma das melhores provincias que possuimos.

Para reconhecer-se as vantagens deste caminho basta lembrar-nos que sahe da capital, é o mais curto, atravessa em grande parte terrenos habitados, e está perfeitamente a salvo de qualquer surpreza inimiga.

Acredito que esta direcção para Matto-Grosso é preferivel á estrada projectada pelo Ivahy, na provincia do Paraná. Offereço a idéa, e é só o que posso fazer: o Governo imperial dê-lhe á importancia que lhe parecer de razão.

O prolongamento do traço do Pirapetinga para o médio S. Francisco teria de ir a S. João d'El-Rei, passando perto de Barbacena, cujos interesses ficarião perfeitamente attendidos. A unica povoação que perderia com este traço é o Juiz de Fóra; mas este tem para aqui uma das melhores estradas de rodagem conhecidas no mundo, como em viagem por alli tive a satisfação de ouvil-o do Sr. Agassiz.

A estrada de ferro do Juiz de Fóra commette a selvageria, o

vandalismo, que outro nome não tem, de estragar aquelle tão lindo caminho, aniquila o valor de quasi 10,000:000$, obriga o Governo a pagar indemnisações á *União e Industria*, se lhe faltar algum anno para completar o prazo da concessão do uso-fructo, e tudo isto para que? Corramos um véo sobre o quadro.

Reconhecido, como está geralmente, aquelle erro, o que cumpre fazer? Escreverei a minha opinião: talvez, provavelmente, parecerá um desatino; mas eu não quero ser tido em melhor ou peior conta do que mereço, enuncio-me sempre como penso, e nunca senti-me ageitado para as maneiras equivocas em que, se não perdida, vai sempre minguada a verdade.

Entendo que deve suspender-se os trabalhos do Juiz de Fóra á garganta do Ayres, concluir a estrada de Entre-Rios áquella cidade, e continual-a para as altas cachoeiras do Pomba, Rio-Doce e Jequitinhonha, servindo no seu desenvolvimento aos ricos municipios do Pomba, Ubá, Piranga, Ponte-Nova, Marianna, Ouro-Preto, Santa Barbara, Itabira, Conceição, Serro e Diamantina.

Entendo que da barra do Pirahy, ou qualquer outro ponto até a estação do Passavinte, deve levar-se uma estrada ao alto valle do Rio-Grande, e lá bifurcar-se para o médio e alto S. Francisco e Matto-Grosso.

Se estas minhas idéas parecerem ousadias condemnaveis, como é o fado das verdades ao nascer, se a estrada do Juiz de Fóra, atravessando os esterilissimos terrenos de João Gomes e Chapéo de Uvas tem de ir por diante, qual será o fado do Rio-Grande? Teremos por alli uma estrada de ferro? Parece que sim. Diversas pessoas tentão privilegio de estradas de ferro de S. João d'El-Rei para a barra do Ribeirão-Vermelho, em Lavras, e uma empreza respeitavel tenciona abrir caminho de Lavrinhas ao Passa-Quatro, Rio-Verde até a barra deste no Sapucahy, e utilisar a navegação deste rio.

Todos esses projectos prejudicão a missão da linha central ; mas a empreza do Passo-Quatro é de todas a menos offensiva.

Se pois não podemos obter cousa melhor, venha essa.

Do mal o menor.

IX.

Só hoje, depois de uma digressão para fóra da côrte, é que li o artigo do Sr. Dr. H. Bicalho, publicado no *Jornal do Commercio* de 5 de Outubro. Esta circumstancia explica a demora da resposta, e cria-me direito á indulgencia.

Quando appareceu o seu *erratum*, já estava na typographia a minha resposta : esteja seguro de que me não aproveitaria desse incidente, se a tempo conhecesse a sua rectificação.

Sempre que discuto a linha do Rio-Grande, não esqueço-me, é verdade, de pôl-a debaixo da protecção do Sr. Bulhões ; e como esquecer tão poderoso padrinho ?

Mas a esta homenagem, que rendo a um dos mais conhecidos engenheiros nacionaes, o Sr. Dr. H. Bicalho chama *assignalado desvio* ; porque em 1863, quando o Sr. Bulhões apregoou a preferencia da linha do Rio-Grande pelo Bom-Jardim, encetava a sua carreira de engenheiro, e baseou-se em um *ligeiro reconhecimento*.

A primeira razão está, parece-me, radicalmente destruida pelas lindissimas pontes e formosa estrada da Companhia União e Industria, obras planejadas e dirigidas por elle. Engenheiro que assim começa, não é um noviço, é um genio, e esses libertão-se dos vagares e hesitações do tirocinio. E tanto assim é, que o Sr. Ferreira Lage, director daquella companhia, e depois da estrada D. Pedro II, muito previdentemente conservou-o sempre a seu lado, como seu braço direito, seu Bosquet, seu Parmenião.

A segunda razão, perdôe-me o Sr. Dr. Bicalho, não devia escrevel-a ; que envolve contra o Sr. Bulhões tremenda e gravissima accusação, que elle não merece. Que nome dar-se-hia

a um engenheiro abalisado que por um *ligeiro reconhecimento* impellisse o Governo do seu paiz a estragar milhões e milhões n'uma obra impossivel ?

Mas diz o Sr. Dr. Bicalho que para condemnar a linha do Rio-Grande, que antes aconselhára, o Sr. Bulhões fundou-se em estudos e orçamentos definitivos.

Quaes são elles ? Depois de 1863 o Sr. Bulhões nenhuns estudos fez por si sobre aquella linha ; creio, pois, que o Sr. Dr. Bicalho allude ao reconhecimento feito em Maio do anno passado pelos Srs. Lisboa e Pinheiro.

Não deixarei escapar esta occasião de escrever o que penso sobre esse trabalho.

Ninguem sustenta que a unica linha aceitavel da estrada D. Pedro II para o alto valle do Rio-Grande seja o traço do Pirapetinga. Como a estrada D. Pedro II, na secção entre a barra do Pirahy e a estação do Passavinte, segue com pequena differença a direcção do Rio-Grande, é claro que de qualquer ponto que entre essas duas estações destacar-se uma estrada de ferro para aquelle valle, a differença de distancias seria pequena, e ficarião attendidas as legitimas aspirações da estrada central para Minas.

Se, pois, se quizesse achar caminho por alli, para o oeste, se se tratasse de cousa séria, aos engenheiros devião dar-se instrucções mais amplas, que os habilitassem a estudar não só a linha do Pirapetinga, como toda aquella região, especialmente a depressão chamada Passavinte, que parece offerecer commoda passagem para uma estrada de ferro, e dista apenas uns 20 kilometros do alto do Pirapetinga ; mas, e isso pareceu-me de terrivel agouro, limitou-se a missão dos engenheiros ao valle deste rio, quando a olhos vistos a grande questão não é nem será nunca passar indeclinavelmente por este ou aquelle ponto, e sim procurar estrada da 4ª secção para o oeste da Mantiqueira em demanda da barra do Ribeirão-Vermelho,

donde o Rio-Grande começa a ser navegavel, e é caminho natural, curto, seguro para Matto-Grosso e Rio S. Francisco.

Mas emfim fez-se o reconhecimento da linha do Pirapetinga.

O Sr. Lisboa achou horrivel o lanço da Varzea-Alegre ao alto da Mantiqueira.

O Sr. Pinheiro, que do valle do Rio-Grande só conhecen o pedacinho da Mantiqueira a S. João d'El-Rei, onde achou uma producção pouco superior a 700:000$, julgou-se autorisado a escrever esta sentença fulminante :

« E é tudo o que ha nesse tão preconisado valle do Rio Grande. »

A sentença é injusta, e a redacção súa máo humor por todos os póros.

De posse destes dous relatorios, o Sr. Bulhões pôz o ultimo retoque á obra começada : submeteu as duas linhas do Juiz de Fóra e Pirapetinga ao processo de reduzil-as a distancia horizontal equivalente, e foi tão feliz, que esta sahio muito mais extensa do que a outra ; o que ninguem era capaz de adivinhar ; mas respeitemos os arcanos da sciencia, embora aquelle processo, visto cá de fóra e profanamente dê seus ares de leito de Procusto.

Seja, porém, como fôr, não é nesse trabalho technico que o Sr. Bulhões podia assentar os elementos de novas convicções tanto porque não lhe ficava airoso dar-se tão facilmente por vencido, como porque se elle converteu-se a favor da linha do Juiz de Fóra, foi por motivos anteriores; segundo reza este periodo do seu relatorio de 11 de Maio do anno passado :

« Estou, portanto, ainda na firme convicção (como *antes de se começarem* os estudos do Pirapetinga) de que é indubitavel a preferencia da linha do Parahybuna. »

Se, pois, o Sr. Bulhões não fez por si novos estudos depois de 1863 ; se não houve exploração technica que o fizesse duvidar de sua apreciação anterior, ha de o Sr. Dr. Bicalho

reconhecer o direito que tenho de continuar a ver naquelle illustrado engenheiro o mais notavel paladino da linha do Pirapetinga : o contrario importaria uma accusação de leviandade ou cousa peior, que não condiz com a sizudeza de tão conhecido cavalheiro.

Havia eu dito que atirar a estrada de ferro do Juiz de Fóra sobre a da União e Industria era vandalismo. O Sr. Dr. Bicalho, usando de reconvenção, lembra-me que a estrada D. Pedro II tambem havia atravessado em Entre-Rios a da União e Industria, ameaçando aniquilar esta e a empreza Mauá.

Façamos um retrospecto, e ver-se-ha que não ha paridade.

Pela lei de sua creação estava a companhia da estrada D. Pedro II autorisada a levar seus trilhos até o Porto-Novo ; mas os trabalhos encetados na serra erão tão colossaes, as difficuldades tão sérias, que romper a 2ª secção até a barra do Pirahy afigurou-se como impossivel, a descrença era geral : no meio deste desalento, que prostrou todos os animos, só um homem conservou-se em pé, inabalavel nas suas esperanças: era, nem preciso dizel-o, o Sr. Conselheiro Ottoni.

Esposando a crença geral de que a estrada de ferro D. Pedro II não passaria de Belém, a companhia União e Industria atravessou com esta estrada para Petropolis o traço da D. Pedro II, em Entre-Rios.

Entretanto as Cassandras não virão realizados seus tristes vaticinios: as locomotivas ostentárão-se airosas e triumphantes nas margens do Parahyba, e na sua marcha para o Porto-Novo cortárão a estrada União e Industria, mas sem destruil-a.

Sendo isto assim, só de sua imprudencia podia queixar-se aquella companhia; se findasse seus dias, não devia explicar-se seu infortunio como obra de vandalismo, mas como um suicidio, de que nenhuma responsabilidade podia vir á companhia da estrada D. Pedro II. E demais, daquelle choque só ficárão feridos alguns interesses da União e Industria ; ella escapou com tanta

vida, que pôde contratar com sua rival, obter condições vantajosas e segurar um futuro lucrativo.

Quanto á estrada de Mauá, o Sr. Dr. Bicalho ha de dispensar-me de provar que ella não podia ser considerada como embaraço ao prolongamento da estrada D. Pedro II.

Reconhece o Sr. Dr. Bicalho que a bitola estreita é melhor para as estradas de ferro em paizes montanhosos e ramaes de movimento secundario ; mas não lhe parece acertado adoptal-a para o principal tronco da viação ferrea do Brazil, como a linha central, cujo destino, além de servir a Minas e facilitar a defesa de Matto-Grosso, é communicar a capital do Imperio com os mares do Amazonas, ou pelos rios S. Francisco e Tocantins, ou pelo Paraná, Paraguay e Madeira.

Da parte theorica desta questão manda a prudencia que eu me abstenha : não sou de profissão, e conheço o *Ne sutor supra crepidam*.

Mas se as estradas de bitola estreita trazem notavel economia de construcção no movimento de terras, raios de curvas, obras de arte, trilhos, superstructura e custeio ; se com o mesmo capital póde fazer-se mais depressa maior extensão de estradas pelo interior, parece-me que deverão ser preferidas para quanto antes levar a Minas o beneficio de communicações baratas e aperfeiçoadas, que darão em resultado enriquecer-se o paiz mais rapidamente ; e quando a sua prosperidade exigisse 40 % dos trens do serviço, feliz época ! O paiz estaria rico, e por isso habilitado tanto para multiplicar os seus trens, como para fazer novas estradas, segundo lhe aconselhassem seus interesses.

E demais, a rapidez com que vai-se generalisando este systema parece argumento seguro de sua superioridade. Entre os Norte-americanos, *populum late regem*, é consideravel o numero e extensão de estradas de bitola estreita, que são igualmente adoptadas na Inglaterra, França, Belgica, Prussia, Noruega, Australia, Russia, India, Chile e Japão. Entre nós começão essas

estradas a prestar seus serviços em Valença, Jundiahy, Cantagallo, etc.

Fôra para desejar que os profissionaes chegassem a uma conclusão segura, fixassem a orthodoxia da doutrina, para que os Governos pudessem decidir-se desassombradamente, e os profanos soubessem a que apegar-se.

Mas, comece-se a fazer alguma cousa, seja estrada larga ou estreita.

Vamos á parte mais arida, porém interessantissima desta questão, as distancias. E começarei por desfazer um equivoco do Sr. Dr. Bicalho.

Não neguei em absoluto a existencia do lugar Porto da Campanha, sómente asseverei que não estava na linha do Bom-Jardim para a barra do Ribeirão-Vermelho, linha que não foi estudada pelo Sr. Pinheiro, que do Bom-Jardim seguio, como mandavão suas instrucções, para S. João d'El-Rei, que fica 96 kilometros para o lado do norte daquella barra.

Parece-me que eu e meu illustrado contendor estamos muito perto de chegar a um accordo. Aceito sem a menor objecção o seu calculo de distancias para a sua predilecta—*Linha Parahybuna-Rio das Velhas*, e convido-o a medir a minha—*Rio Grande-Alto S. Francisco ;* mas espero merecer-lhe um favor, que aproveita a nós ambos, é que, em vez de perder tempo e cansarmo-nos com ir á Varzea-Alegre, procuremos caminho mais curto, Santa Izabel, por exemplo.

LINHA PARAHYBUNA—RIO DAS VELHAS.

Da côrte á barra do Rio das Velhas. . . . 1,268 k.

LINHA DO RIO-GRANDE—ALTO S. FRANCISCO.

Da côrte a Santa Izabel	160 k.
De Santa Izabel á barra do Ribeirão-Vermelho	168 »
Do Ribeirão-Vermelho á Bocaina	160 »
Da Bocaina ao Porto-Real	66 »
Do Porto-Real ao Porto das Andorinhas . .	151 »
Do Porto das Andorinhas á barra do Paraopeba	78 »
Da Barra do Paraopeba á Pirapora	226 »
Do Pirapora á barra do Rio das Velhas. . .	28 »
	1,037 k.

E', pois, a *linha Parahybuna—Rio das Velhas*, 231 kilometros (39 leguas) mais extensa que a do *Rio-Grande Alto S. Francisco*.

Sei que o desenvolvimento das linhas ferreas altera consideravelmente a distancia entre dous pontos; mas esse phenomeno tem de realizar-se tanto n'um como n'outro traço em questão: é fado commum.

Averiguemos qual das duas linhas exige maior somma de kilometros de estrada a construir para chegar a seu destino.

LINHA PARAHYBUNA PARA O RIO DAS VELHAS.

De Entre-Rios á barra do Rio das Velhas . .	1,170 k.

LINHA RIO-GRANDE PARA O RIO DAS VELHAS

Da barra do Pirahy ao Ribeirão-Vermelho.	216 k.
Da Bocaina á barra do Rio das Velhas . . .	549 »
	765 »

Donde resulta que para chegar á barra do Rio das Velhas pela linha Parahybuna serão necessarios mais 405 kilometros de construcções novas do que pelo traço do Rio-Grande, isto é, 67 1/3 leguas kilometricas!

Insiste o Sr. Dr. Bicalho em sustentar que é navegavel o Rio das Velhas.

Sinto que desta vez esteja a razão do meu lado: quanto estimaria que a minha bella provincia contasse mais esses 720 kilometros de navegação aproveitavel! Mas, além das autoridades e razões que expendi em artigo anterior, leio no relatorio de S. Ex. o Sr. Barão de Angra, de 20 de Abril de 1872 o periodo seguinte:

« Opino com os homens de estudos profissionaes sobre a materia que as despezas a fazer para tornar regular a navegação de Macahubas ao Guahicuhi, terão sempre um resultado inferior ao que se poderia obter da construcção de uma via ferrea marginal. Além de que, succedendo-se constantemente os periodos das chuvas e das seccas, as innundações e a correspondente baixa das aguas trarião alternados estorvos, que por fim desacreditarião a empreza, quando mesmo as muitas cachoeiras alli existentes não fossem para ella um grande e quasi invencivel obstaculo. Os resultados das ultimas tentativas feitas nas explorações daquelle rio (das Velhas) assim o provão. »

Façamos parallelo dos dous traços em discussão, com caminho para Matto-Grosso.

Como o valle do Rio-Grande é a linha recta da capital do Imperio para aquella provincia, e começa a *desde já* ser navegavel da barra do Ribeirão-Vermelho por 30 leguas abaixo, é de intuição que essa barra é o ponto forçado das duas linhas que estamos estudando.

LINHA DO RIO-GRANDE—ALTO S. FRANCISCO.

Da côrte a Santa Izabel	160 k.
De Santa Izabel á barra do Ribeirão-Vermelho	168 »
Do Ribeirão-Vermelho á Bocaina	160 »
Da Bocaina ao Porto-Real	66 »
Do Porto-Real ao Porto das Andorinhas . .	151 »
Do Porto das Andorinhas á barra do Paraopeba	78 »
Da Barra do Paraopeba á Pirapora.	226 »
Do Pirapora á barra do Rio das Velhas. . .	28 »
	1,037 k.

E', pois, a *linha Parahybuna—Rio das Velhas*, 231 kilometros (39 leguas) mais extensa que a do *Rio-Grande Alto S. Francisco*.

Sei que o desenvolvimento das linhas ferreas altera consideravelmente a distancia entre dous pontos; mas esse phenomeno tem de realizar-se tanto n'um como n'outro traço em questão: é fado commum.

Averiguemos qual das duas linhas exige maior somma de kilometros de estrada a construir para chegar a seu destino.

LINHA PARAHYBUNA PARA O RIO DAS VELHAS.

De Entre-Rios á barra do Rio das Velhas . .	1,170 k.

LINHA RIO-GRANDE PARA O RIO DAS VELHAS

Da barra do Pirahy ao Ribeirão-Vermelho.	216 k.
Da Bocaina á barra do Rio das Velhas . . .	549 »
	765 »

Donde resulta que para chegar á barra do Rio das Velhas pela linha Parahybuna serão necessarios mais 405 kilometros de construcções novas do que pelo traço do Rio-Grande, isto é, 67 1/3 leguas kilometricas!

Insiste o Sr. Dr. Bicalho em sustentar que é navegavel o Rio das Velhas.

Sinto que desta vez esteja a razão do meu lado: quanto estimaria que a minha bella provincia contasse mais esses 720 kilometros de navegação aproveitavel! Mas, além das autoridades e razões que expendi em artigo anterior, leio no relatorio de S. Ex. o Sr. Barão de Angra, de 20 de Abril de 1872 o periodo seguinte:

« Opino com os homens de estudos profissionaes sobre a materia que as despezas a fazer para tornar regular a navegação de Macahubas ao Guahicuhi, terão sempre um resultado inferior ao que se poderia obter da construcção de uma via ferrea marginal. Além de que, succedendo-se constantemente os periodos das chuvas e das seccas, as innundações e a correspondente baixa das aguas trarião alternados estorvos, que por fim desacreditarião a empreza, quando mesmo as muitas cachoeiras alli existentes não fossem para ella um grande e quasi invencivel obstaculo. Os resultados das ultimas tentativas feitas nas explorações daquelle rio (das Velhas) assim o provão. »

Façamos parallelo dos dous traços em discussão, com caminho para Matto-Grosso.

Como o valle do Rio-Grande é a linha recta da capital do Imperio para aquella provincia, e começa a *desde já* ser navegavel da barra do Ribeirão-Vermelho por 30 leguas abaixo, é de intuição que essa barra é o ponto forçado das duas linhas que estamos estudando.

LINHA PARAHYBUNA PARA MATTO-GROSSO.

Da côrte a Entre-Rios	198 k.
De Entre-Rios a Mattozinhos (S. João d'El-Rei.	255 »
De Mattozinhos á barra do Ribeirão Vermelho.	147 »
	600 »

LINHA RIO-GRANDE PARA MATTO-GROSSO.

Da côrte a Santa Izabel	160 »
De Santa Izabel á barra do Ribeirão-Vermelho.	168 »
	328

E' espantosa esta differença: o traço do Parahybuna como caminho para Matto-Grosso é mais extenso do que o seu rival 272 kilometros, 45 1/2 leguas.

E' uma lição mestra de que o Governo do meu paiz deve tirar proveito, se não quizer commetter desatinos iguaes á essa iniqua preferencia, contra a qual não vejo senão um recurso: é suspender os trabalhos do Juiz de Fóra á garganta do Ayres, pagar-se os serviços feitos, e estudar-se melhor a materia para guiar directamente a linha central a seu natural destino, Rio S. Francisco, Matto-Grosso.

Sei que escrever com esta isenção e franqueza é acarretar desaffeições, que muitas vezes nem o tempo nem a verdade têm a força de sanar; mas, além de não despachar meus humildes escriptos á conquista de applausos, possui sempre uma qualidade que não pretendo renegar no ultimo quartel da vida, a lealdade ás minhas convicções, a necessaria coragem de enuncial-as.

A' primeira vista parece heroico o remedio que proponho: mas a *linha Parahybuna* é grande embaraço á realização dos altos destinos da linha central, ir ao S. Francisco e Tocantins, ir ao Matto-Grosso, Madeira e Amazonas: deixa ao desamparo, sem estradas de ferro, a parte que além da Mantiqueira mais a

merece, o valle do Rio-Grande, rico povoado, fertil, industrioso: cria desde já, e para as gerações futuras, um imposto aniquilador, obrigando mercadorias e passageiros a descreverem uma curva injustificavel de mais de 40 leguas, etc

Fazer parar os trabalhos, como me parece a unica sahida adoptavel, importa a perda de não pequena somma de capitaes nos 60 ou 70 kilometros distribuidos a empreiteiros até o Ayres; mas aproveitar esses serviços a titulo de economia, é contrahir a obrigação e sujeitar-se á necessidade de enormes despezas, para pelas curvas daquelle traço levar a *linha Parahybuna* á seu destino, Rio S. Francisco e Matto-Grosso.

Se o Governo Imperial tiver a coragem do regresso que o finado senador B. P. de Vasconcellos definia—recurso contra desatinos—, se mandar suspender aquelles trabalhos, não faltará quem estude séria e livremente o verdadeiro traço da linha central.

Entre outros concurrentes, que provavelmente apparecerão, apresento um maior de toda excepção: é a *Public Works Construction Company*.

Por carta que a 26 de Agosto proximo passado o Sr. Dr. Buarque de Macedo fez-me a honra de dirigir pela *Reforma*, estou autorisado a afiançar que para aquella poderosa companhia fazer o estudo da linha central basta « uma simples ordem do Governo. »

Mais por satisfazer um dever de consciencia, do que pela esperança de ser ouvido por quem nem ao menos me conhecerá de nome, tomo a liberdade de dizer ao Sr. Barros Barreto:

« Sr. Ministro, está nas mãos de V. Ex. a sorte da linha central, encarregada de cumprir altos destinos economicos, politicos, estrategicos e administrativos: não consinta V. Ex. que a nullifiquem, como está-se fazendo. »

Retirando-me para minha provincia, despeço-me de uma discussão em que nada mais tenho que fazer; dirijo ao illustrado Sr. Dr. H. Bicalho os meus respeitosos comprimentos, e agra-

deço-lhe as maneiras cortezes, que honrando o seu caracter, penhorárão a minha gratidão.

X.

Nem Hercules contra dous, e muito menos contra tres ou quatro.

Acabava de mandar para a imprensa uma resposta, que devia ao Sr. Dr. Bicalho, quando o Sr. Pinheiro, no *Jornal do Commercio* de 10 de Outubro lá do Juiz de Fóra me chama a terreiro; e em que occasião! em vespera de viagem.

Se, allegando esta circumstancia, pedisse alguma tregoa, creio que seria escusado; mas, porque não dizel-o? o animo deleita-se, e a penna corre de vontade, quando advogo os interesses de minha querida provincia de Minas.

Assim pois, do pouco tempo de que disponho, vou consagrar alguns momentos em responder ao Sr. Pinheiro, que, além de ver nesta obediencia prova segura de consideração e respeito, lerá com indulgencia um trabalho feito ás pressas, atabalhoadamente.

Para que esta discussão seja de proveito, cumpre collocal-a no ponto de vista mais elevado, e para isso fixar qual a missão da linha central.

E' ir a S. João d'El-Rei? Bonita cidade é aquella, uma das melhores da provincia: quero-lhe bem; mas creio que o corpo legislativo não votaria fundos para a linha central, se ella tivesse em vista felicitar aquelle unico ponto.

Emquanto não se rasgarem todos os mappas do Imperio, emquanto revoluções medonhas não alterarem radicalmente a topographia do nosso paiz, ha de ser incontestavel que a linha central deve partir, para o oéste, de qualquer ponto entre a barra do Pirahy e estação do Passavinte, procurar e seguir o valle do Rio-Grande até abrir communicação por cerca de 800 leguas com Buenos-Ayres e Montevidéo. Deste tronco devem destacar-se dous ramaes igualmente importantes, um para S. Francisco e Tocantins, outro para o Coxim em busca do rio Paraguay, d'onde atravesse-se para o Madeira e desça-se pelo Amazonas até o Oceano.

Esse futuro é encantador, e electrisa a mais fleugmatica imaginação, uma vez que seja brazileira.

Cumpre, pois, que desde já a linha central para Minas comece a ser considerada como principio daquella magestosa communicação, e o Governo nem contrarie o seu duplo fim de ir ao S. Francisco e Matto-Grosso, nem comprometta o seu futuro por concessões imprudentes a pequenas emprezas.

Como um lanço de 30 leguas de navegação fluvial não é cousa que se enjeite, e o Rio-Grande começa desde já a ser navegavel da barra do Ribeirão-Vermelho, que fica na direcção rectilinea da estrada central, parece que deve ser considerado ponto commum dos traços para oéste.

Precisados estes preliminares, vamos á apreciação das linhas do Rio-Grande e Parahybuna.

Repetições, só de boa musica são agradaveis; mas como evital-as nesta discussão, se a materia é a mesma, e os argumentos que sou forçado a empregar já os expendi no *Jornal do Commercio*?

Devo este aviso ao leitor, para que, se elle espera cousa nova, não passe daqui.

Continuarei a dar á linha do Parahybuna o posto de honra em que sempre a colloquei na discussão com o Sr. Dr. Bicalho, marcando por leguas as distancias a exemplo do Sr. Dr. Pinheiro.

LINHA DO PARAHYBUNA PARA MATTO-GROSSO.

Da côrte a Entre-Rios	33
De Entre-Rios a Mattosinhos	42 1/2
De Mattosinhos ao Ribeirão-Vermelho . .	24 1/2
	100

LINHA DO RIO-GRANDE PARA MATTO-GROSSO.

Da côrte a Santa Izabel	27
De Santa Izabel ao Ribeirão-Vermelho	28
	55

O traço do Parahybuna é pois 45 leguas mais extenso do que o do Rio-Grande, como caminho para Matto-Grosso.

Em outra occasião já demonstrei que a *linha Rio-Grande* é 38 1/2 leguas mais curta para o S. Francisco, procurando-o no Porto-Real; mas concedamos que ella deve procurar aquelle rio por S. João d'El-Rei: as distancias a percorrer serão as seguintes:

LINHA PARAHYBUNA PARA S. JOÃO D'EL-REI.

Da côrte a Entre-Rios	33
De Entre-Rios a S. João d'El-Rei	42 1/2
	75 1/2

LINHA RIO-GRANDE PARA S. JOÃO D'EL-REI.

Da côrte a Santa Izabel.	27
De Santa Izabel ao Bom-Jardim.	7 1/2
Do Bom-Jardim a S. João d'El-Rei	18
	52 1/2

Differença a favor da *linha Rio-Grande* 23 leguas.

Descontem-se as 14 já feitas da barra do Pirahy a Entre-Rios, e ainda terá a *linha Parahybuna* a construir mais 9 leguas que a *linha Rio-Grande*. Conceda-se, finalmente, que o desenvolvimento da linha estire as distancias mais essas 9 leguas, ainda o traço do Rio-Grande ficará 14 leguas mais curto que a linha do Parahybuna.

Esta curva, além de ser pesado e eterno imposto a mercadorias e passageiros, traz desnecessariamente graves despezas para

o custeio, como é de intuição. Para evitar, pois, esses inconvenientes, não conviria arcar ousadamente com a Mantiqueira pelo Pirapetinga ou Passavinte, uma vez que com a mesma, ou pouco maior despeza, evitava-se uma curva de 23 leguas para o S. Francisco, e 45 para o Matto-Grosso?

Diz-me o Sr. Pinheiro que não devo assustar-me com as obras do Juiz de Fóra, pois que tudo vai por alli ás mil maravilhas. Estive quasi a desdizer-me; mas as obras não estão acabadas, e *até o lavar dos cestos é vindima*. Espero esse tempo.

Felicito a linha do Bom-Jardim, pela benevola revolução qu e vai-se operando a seu favor no animo dos Srs. engenheiros. Ha pouco mais de um anno, em Maio de 1871, o Sr. Bulhões, achando naquella linha *sessenta* tunneis e outras enormidades, orçou o seu custo em 43,019:800$; hoje o Sr. Pinheiro faz a cousa por muito menos, o que dá-me direito a esperar que quanto mais correr o tempo, mais evidente ir-se-ha tornando a injustiça daquella preferencia, que só aproveitou ao Juiz de Fóra; pois que a propria cidade de Barbacena nada perdia, se em troca da estrada do Parahybuna, que lhe não passa por dentro, fosse servida pela do Rio-Grande, que lhe ficaria á mão.

Merecem-me os Srs. Pinheiro e Lisboa elevado conceito; mas perdoem-me uma franqueza, que a gravidade do assumpto exige: se custa-se a roer o dogma da infallibilidade do Papa, sou coherente em duvidar da de nós outros, christãos rasos, que ainda não achámos concilio que nos fizesse aquelle favor.

Accresce que em 1863 o Sr. Bulhões, um dos nossos profissionaes mais adiantados, apregoou a preferencia do traço do Pirapetinga: o que parece elidir qualquer voto em contrario, e tornar a questão pelo menos duvidosa. E por ultimo (seja-me licito usar de um argumento de analogia) cá no meu direito civil, contra as sentenças dos magistrados, ainda os mais intelligentes e probos, ha recursos que a lei creou e não deshonrão ninguem.

Estes recursos, especialmente as vistorias, não poderião trans-

plantar-se para as questões de engenharia? Será uma pena se houver incompatibilidade.

Tente o Governo esse meio de conhecer a verdade, e espero que melhorará muito a sorte do traço do Bom-Jardim, para o qual os Srs. engenheiros já vão se mostrando menos severos.

Perdoe-me o Sr. Pinheiro o desalinho desta resposta; mas a préssa é inimiga da perfeição, e dessa, ainda que disponha de mais tempo, sempre reconheci-me incapaz.

XI.

Com o respeito que a pessoa merece, com o interesse que a materia inspira, li o officio de 14 de Outubro passado, que S. Ex. o Sr. Joaquim Floriano de Godoy, presidente desta provincia, dirigio ao ministerio da agricultura sobre estradas de ferro mineiras.

Começa S. Ex. por estabelecer um principio incontestavel, mas que não parece cousa nova. Diz que sem um plano geral, préviamente adoptado, a que fiquem subordinadas as concessões novas de estradas de ferro, é provavel haver neste ramo de serviço profunda perturbação economica de caracter desastroso. Creio que isto mesmo, pouco mais ou menos, é o que fazem as camaras municipaes, quando mandão arruar os terrenos em que tem de crear-se alguma povoação.

Querendo armar o Governo geral de um escantilhão seguro por onde afira a conveniencia de autorisar ou não os projectos que lhe forem submettidos, S. Ex. expõe suas luminosas idéas sobre o melhor systema de viação ferrea para Minas, e não passa das estradas seguintes:

1.ª Prolongamento da estrada D. Pedro II, mas com a condição imprescindivel de vir pela garganta do Ayres, alto das Taipas, e approximar-se do *Ouro-Preto*.

2.ª Estrada do engenheiro Pinto Pacca, que da Victoria vem ao *Ouro-Preto*.

3.ª Estrada do engenheiro Ferreira Penna, que da Victoria procura o Serro. Este projecto não desagrada inteiramente a S. Ex.; mas para merecer sua plena approvação ha de *começar por um angulo* agudo, e *passar pelo Cuieté* (Como S. Ex. em tão pouco tempo; e sem ter ido aos lugares, já conhece estas particularidades tão de dentro!)

4.ª Estrada de ferro do Dr. Evaristo. Apezar de começar em S. Paulo, e correr quasi sempre a mais de 30 leguas do Rio Grande, entende seriamente S. Ex. (ao menos assim o escreveu) que é de sobra para satisfazer à todas as exigencias da margem esquerda daquelle rio.

5.ª Estrada de ferro de S. João d'El-Rei a Piumhy.

Não existe ainda, não existirá talvez nunca; mas já falla-se alguma cousa nesse projecto, e é quanto basta para servir á margem direita do Rio-Grande.

6.ª Linhas ferreas demandando o Rio-Grande. E' sandice, é loucura rematada pensar em tal, segundo entende S. Ex., e conseguio demonstral-o com logica tão cerrada, e principios tão solidos, que realmente faz inveja.

« Não ha rio (é o raciocinio de S. Ex.) que possa ter mais que duas margens; com essas ha de pois contentar-se o Rio-Grande. A margem esquerda está servida pela estrada Evaristo, embora lhe passe de largo, e não tenha ainda nem companhia organisada, nem acções emittidas.

« A margem direita tem ás suas ordens a bella estrada de ferro de S. João d'El-Rei a Piumhy, que talvez nunca se haja de fazer, mas está decretada. »

Demonstrada assim a these tão racionalmente, seguras assim tão solidamente as premissas, S. Ex. com ar olympico, que tão bem arma nos triumphadores, faz esta pergunta:

« O que restará pois para alimentar uma estrada de ferro para o Rio-Grande, se ella só teria de servir ás suas aguas, ao seu leito? »

Evidentemente nada devia restar, da mesma fórma que ficaria pauperrimo o maior Creso, antigo ou moderno, a quem despissem de suas riquezas: dentro daquellas aguas só poderião achar-se jacarés, jaús, e capivaras: freguezia de que provavelmente não virá grande renda a uma estrada de ferro como S. Ex. está adivinhando com admiravel tino e sagacidade.

Ufano de haver dotado esta provincia com tão engenhoso systema de viação ferrea, S. Ex. vasou o seu enthusiasmo neste periodo de ouro:

« Posso *assegurar* a V. Ex. que a provincia de Minas será então a estrella mais rutilante do Imperio de Santa Cruz. »

Aqui chegou tambem a minha vez: como Mineiro, fui quasi fulminado pelo prazer, fiquei realmente electrisado, e por mais de 24 horas não fiz outra cousa senão repetir comigo mesmo com alvoroço quasi infantil, aquellas propheticas palavras, que tanto se me entranhárão no coração: « Posso assegurar a V. Ex. que a provincia de Minas será então a estrella mais rutilante do Imperio de Santa Cruz. »

Mas, não ha bem que sempre dure: foi passando a vertigem, veio-me a prosaica lembrança de que palavras não adubão sopas, estudei a sangue-frio o novo incola celeste, e cheguei á triste convicção de que a tal *estrella rutilante* dará em agua chilra, se vingarem as opiniões do seu Leverrier.

Questões como estas de estradas de ferro que envolvem graves nteresses, merecem mais aturado e desprevenido estudo.

Em paiz como o nosso, fertil, novo, rico de esperanças, é difficil condemnar por inutil uma estrada de ferro, seja qual fôr a sua direcção e ponto de partida. Faço pois sinceros votos pela prosperidade das emprezas dos Srs. Dr. Evaristo, Benaton, Pinto Paca, Ferreira Penna, etc.

Mas ha regiões que possuindo recursos proprios, será uma iniquidade prival-as de uma estrada de ferro. Citarei dous exemplos.

Muita gente sabe, e muita outra tem obrigação de saber, que

na linha quasi recta que se prolonga do Juiz de Fóra a Diamantina, ficão os municipios do Pomba, Ubá, Piranga, Ponta Nova Negra, Marianna, Santa Barbara, Itabira, Conceição, e Serro.

A alguns destes municipios S. Ex. o Sr. Godoy permitte estrada de ferro para a provincia do Espirito-Santo; mas é innegavel que elles tem mais urgente necessidade, e não podem dispensar uma estrada de ferro para a capital do Imperio, e porto do Rio de Janeiro. Entretanto esta estrada está fóra do escantilhão que S. Ex. offerece ao Governo Imperial, e seu nome escripto no *Index*, não de livros, mas de estradas condemnadas.

O outro exemplo é o miserando valle do Rio-Grande. Zona a mais rica de Minas ao oeste da Mantiqueira, clima incomparavel, mattas fertilissimas, productos da industria, navegação franca por grandes lanços, direcção rectilinea entre a côrte, Matto-Grosso, e oeste de S. Paulo e Paraná, população de 500,000 almas, rendas avultadas, nada lhe tem valido para merecer a attenção de nossos governos, e até quer-se agora matar-lhe a authonomia entregando-a em dous pedaços á emprezas que não satisfazem ás suas legitimas aspirações!

Se isto fosse questão de meia duzia de votos...

Ninguem levou mais longe do que o Sr. Godoy a malquerença ao valle do Rio-Grande, S. Ex. arranca-lhe a margem esquerda para dal-a a uma empreza, que ainda está tratando de organisar-se: da margem direita S. Ex. faz presente, é uma chimera, á uma estrada injustificavel, impossivel aos recursos da provincia, como essa de S. João ao Piumhy, quasi 50 leguas, que não custarião menos de 14 á 15 mil contos de rés.

Se S. Ex, ainda lembra-se de nossos usos provinciaes, ha de concordar comigo que este encarniçamento contra o valle do Rio-Grande, que S. Ex. quer reduzir á tiras, recorda a azafama, a algazarra, a travessura das crianças ao espatifarem o Judas em sabbado de alleluia.

Do Rio de Janeiro para o oeste da Mantiqueira não ha di-

recção mais justificada do que a do valle do Rio-Grande. Serve mais que nenhuma outra a grandes zonas da provincia, é a mais curta para Matto-Grosso, S. Francisco e Goyaz, offerece renda immediata e avultada, é a mais economica tanto pela menor distancia, como pelo valioso auxilio da extensa navegação fluvial, é o tronco natural de ramaes importantissimos.

Esta linha do Rio-Grande, como eu a entendo, vem de entre o Pirahy e estação do Passavinte á barra do Ribeirão-Vermelho e por estradas de ferro e navegação fluvial vai ao Rio da Prata.

Seus ramaes mais importantes são:

1.° Do alto Rio-Grande para o S. Francisco pelo Rio das Velhas ou Paraopeba.

2.° Do mesmo ponto para Baependy e Campanha.

3.° Da barra do Ribeirão-Vermelho para a Oliveira, e Formiga.

4.° Da Bocaina para o Porto-Real (S. Francisco.)

5.° Da barra do Paranahyba ou pouco abaixo, para o Coxim.

6.° De Itapua, atravez das Missões para o Uruguay no Rio Grande do Sul.

A empreza do Pirahy a Santa Izabel, por onde corre a linha recta daquelle ponto para o valle do Rio-Grande, já requereu ao Governo o prolongamento daquella estrada até a cachoeira da Bocaina.

Se a nossa administração publica não quer timbrar sempre de andar ás avessas, se não é seu fado ir constantemente á sirga de conveniencias locaes, ou á reboque de individuos, aquella empreza, que propõe-se realizar um melhoramento colossal, deve contar com a protecção do Governo, que, além de conceder-lhe o privilegio que sollicita, não se descuidará de acoroçoal-a por favores razoaveis.

Desta linha mais de uma vez tenho-me occupado em alguns escriptos. Deixando pois de por hoje dar maior desenvolvimento á materia, responderei á algumas objecções, com que S. Ex. o Sr. Godoy suppõe atacar o seu incontestavel direito

á preferencia sobre todos os traços que do Rio de Janeiro tem-se engenhado para Minas.

Pronunciou-se S. Ex. contra os ramaes que partindo da estrada D. Pedro II em S. João d'El-Rei, encaminhavão-se para Lavras. Felicito S Ex. por este acerto, e rendo-lhe a sincera homenagem de meus elogios; mas como os argumentos de que servio-se podem ser aproveitados contra a linha de Santa Izabel á Bocaina, vou tomal-os em consideração.

Parece não haver nada mais natural do que ser um valle servido pelo rio que lhe passa pelo meio, que é navegavel, que abre sahida curta, barata, facil para grandes mercados. Era pois de esperar-se que o bom senso (bastava isso) respeitasse esta missão do Rio-Grande; mas uma politica anã, que nunca ha de fazer cousa que preste, tenta substituir por estradas de ferro impossiveis, e projectos problematicos a navegação fluvial, barata, facil, extensa, já prompta á espera dos barcos.

Será crivel que entre nós seja a asneira a sybilla mais autorisada?

Escreve S. Ex. que todos os municipios do lado esquerdo do Rio-Grande ficão bem servidos pela empreza do Dr. Evaristo.

E' um engano de S. Ex. Essa empreza, á que desejo mil venturas, não está ainda organisada, não emittio suas acções, não levantou capitaes. Acredito que lhe não será difficil preparar-se para dar conta da mão; mas a saloia de la Fontaine, que no lyrismo de suas esperanças sonhava já com vacca e bezerrinho vio esborrachar-se a bilha, e deixou-nos lição proveitosa. Essa estrada será de grande vantagem para Itajubá, Christina, Jaguary e Pouso-Alegre; mas os outros municipios: Baependy, Campanha, Tres Pontas, Alfenas, Cabo Verde, Jacuhy, Dores e Passos preferirão ou a empreza Benaton, ou a navegação e linha do Rio-Grande, que os encaminhão ao Rio de Janeiro mais depressa, mais barato.

As povoações do lado direito, que distão da margem do rio

entre a barra do Ribeirão Vermelho e a Bocaina, ficão perfeitamente attendidas com uma estrada de ferro, que partindo daquella barra procura a Oliveira, Tamanduá e Formiga, servindo igualmente aos valles do Paraopeba, Pará e Alto S. Francisco: estrada de pouco mais de 20 leguas, isto é, menos de metade dessa projectada de S. João á Piumhy, e que seria a mais curta daquelles pontos para o Rio de Janeiro.

Compadeceu-se S. Ex. da sorte da Oliveira, Formiga e Tamanduá, que a linha do Rio Grande deixava ao desamparo, e por isso decidio-se pela estrada do Juiz de Fóra, e projecto do Piumhy.

Já indiquei o meio, relativamente facil de attender aos legitimos interesses daquelles importantes municipios; mas S. Ex. não reservou um bocadinho de sua commiseração para outros municipios e zonas, que o seu *Index* põe fóra da lei.

A estrada do Juiz de Fóra commette maior atrocidade, entrega ao isolamento os municipios do Rio Preto, Turvo, Ayuruoca, Lavras, Tres Pontas, Dores e grandes fracções dos de Baependy e S. João d'El-Rei, que, segundo me parece, estão dentro da demarcação da provincia, de que S. Ex. é presidente e cujos interesses é seu dever zelar, como de quaesquer outros; pois que todos tem direitos iguaes.

Outra injustiça de S. Ex. Condemna a linha do Rio-Grande, porque está sujeita a baldeações. Reconheço que as communicações limpas e desimpedidas são preferiveis; mas uma baldeação, que poupa 30 leguas de estrada de ferro, é bem supportavel, é uma fortuna.

Mas, se mudar cargas e passageiros de barcos para wagons, e vice-versa, traz inconvenientes, parece que devem ser os mesmos em todos os rios, seja qual fôr o seu nome: entretanto não é assim, segundo collige-se da diversidade de maneiras por que S. Ex. aprecia as baldeações.

Tratando da empreza do Dr. Evaristo, S. Ex. faz-lhe merecidos elogios, e chama-a grande ramal, apezar de saber que elle compõe-se de estrada de ferro e navegação pelo Sapucahy o que, parece, ha de trazer alguma baldeaçãosinha. Se pois não é ella defeito para aquella empreza, será parcialidade afeiar-lhe os inconvenientes contra a linha do Rio-Grande.

Dat veniam corvis, vexatque columbas.

Para tecer a rede das estradas mineiras, para redigir o seu Index, collocou-se S. Ex. em região tão elevada, tão sublime, que não póde sentir a importancia de uma questão, muito terrena, sim, mas que os espiritos acanhados, como neste particular são todos os viajantes, todos os proprietarios e donos de cargas e mercadorias, tratão sempre com extremo cuidado de averiguar e tirar a limpo. E' a questão de distancias, onde lhes vai tempo e dinheiro.

Das linhas do Ribeirão Vermelho para a Formiga, e de S. João para o Piumhy, é a cidade da Oliveira ponto commum para a Barra do Pirahy.

LINHA DO JUIZ DE FÓRA.

De Oliveira á S. João d'El-Rei.	17	leguas
De S. João á Barra do Pirahy.	58	»
	75	

LINHA DO RIO-GRANDE.

Da Oliveira á barra do Ribeirão Vermelho. . .	12	leguas
Do Ribeirão Vermelho á Barra do Pirahy . . .	37	»
	49	

Ha pois uma economia de 26 leguas a favor da linha do Rio-Grande.

Desprezar esta linha a beneficio de outra qualquer para Minas é sincada da ignorancia, pertinacia do capricho, ou favor de afilhadagem.

Permitta-me S. Ex. o Sr. Godoy que, para remate deste scripto, eu sirva-me com alguma pequena alteração, de suas roprias palavras e dirija ao Sr. Barros Barreto este appello :

« Sr. ministro, os profundos conhecimentos que V. Ex possue, e seu alto patriotismo tranquillisão a provincia de Minas, dando-lhe a certeza de que a linha do Rio-Grande, poderosa alavanca de progresso e engrandecimento patrio, não se inutilisará nas habeis mãos de V. Ex.

AS ESTRADAS DE FERRO PARA MINAS.

Tanto por allusões, como nominalmente, sou chamado á discussão por dous artigos impressos no *Jornal do Commercio* de 6 e 7 deste mez, sobre estradas de ferro.

Nem um, nem outro traz novidade: não passão ou de considerações pouco importantes sobre a questão, ou de materia já largamente discutida. Resumirei pois a resposta.

Estranha-me o Sr. Manoel Pereira de M. Vianna, de Sabará, o interesse que merece-me o valle do Rio-Grande; mas ainda tenho esperanças de obter de S. S. não o perdão de culpa tão grave, como talvez algum elogio, alguma palavra de animação. Peço-lhe um momento de imparcialidade, e conseguirei reabilitar-me na sua apreciação, que desejo inclinar a meu favor.

O valle do Rio-Grande, *com o qual tanto me occupo*, como exprobra-me o Sr. Vianna, tem quasi 800 leguas de comprimento, terras fertilissimas, campos incomparaveis, soberbas matas, clima de proverbial salubridade, superiores aguas medicinaes, minas de ouro e diamantes, metade da população mineira: é o tronco natural do grandioso systema de viação ferrea do Imperio para Matto-Grosso, Goyaz, Paraguay, Amazonas, S. Francisco e Tocantins: é o caminho mais curto, facil, seguro, barato para a nossa fronteira com os Estados do Prata e Bolivia.

Não acha o Sr. Vianna que a magestade e pompa deste quadro podem fascinar as intelligencias acanhadas? Não lhe parece que merecerá desculpa o Brazileiro obscuro, que estuda estas materias, que as escreve sem o menor interesse pessoal, que as recorda a seus patricios, que as recommenda á attenção da alta administração do seu paiz?

Não enxerga nesta questão interesses geraes muito elevados, que possão ser tomados em mão por quem deseja ser util á sua patria? Não concorda em que este procedimento dá direito á estima dos homens intelligentes e sensatos, unicos que podem ter voto no tribunal da opinião publica?

Aos valles do Rio das Velhas e S. Francisco sobrão advogados poderosos. Além dos antigos, que, sob o pretexto de servir áquellas regiões, estragárão vandalicamente a estrada *União e Industria*, e forçárão a de D. Pedro II a passar pelo Juiz de Fóra, surge agora o Sr. Vianna, que illuminou a questão de navegabilidade do Rio das Velhas com dous factos transcendentes, dous argumentos titanicos, isto é, que S. S. dera seus passeios de Sabará ao Jaguara no vapor *Saldanha Marinho*, e que este descêra ao Guaycuhy sem precisar uma só vez de que alguem o levasse ás costas.

Dos passeios de S. S. parece que só agora foi o publico opportuna e agradavelmente informado; mas da desgraçada viagem do vapor, que para mover-se esperava as enxurradas, já todo o mundo estava sciente, e ella veio completar a demonstração de que o Rio das Velhas não presta-se a uma navegação regular, sendo preferivel estrada marginal, que servirá perfeitamente á lavoura e commercio.

Uma circumstancia parece escusar a ousadia de *occupar-me tanto com o valle do Rio-Grande*: é que muita gente ignora supinamente o que esta região é, e tem por isso a coragem de sobre ella escrever inexactidões, que, se não são dislates de mais da marca, andão-lhe muito pela vizinhança. Eu já li, por exemplo, que nesta região tratava-se *quasi só* de criação do gado.

E' verdade que o touro e o boi carreiro são dos productos do valle do Rio-Grande os representantes mais volumosos, corpolentos e agigantados, e por isso dão mais na vista da maioria dos observadores, que por via de regra não pecca por presbyta; mas, além do gado, que representa o valor de muitas centenas

de contos, o valle do Rio-Grande fornece quasi duas terças partes da renda provincial, e da geral arrecadada em Minas, como vê-se da receita de suas collectorias, e das recebedorias do Picú, Passavinte, Zacarias, Rio-Preto e grande parte do Parahybuna.

O fumo, toucinho, queijo, algodão e outros generos, exportados para o Rio de Janeiro, e o commercio de importação, hão de valer, penso eu, mais alguns vintens do que algumas duzias de perobas e massarandubas embarcadas no Rio das Velhas, e vendidas ás companhias inglezas.

Se deve confessar-se que ambos os valles são ferteis, é tambem de razão reconhecer-se que o do Rio das Velhas é muito mais curto, muito mais estreito, muito mais despovoado. De Santa Luzia, v. g., ao Guaycuhy, distancia fluvial de quasi 100 leguas, é apenas o municipio do Curvello.

No valle do Rio-Grande a população está mais densa, e orça por metade da total da provincia: merece pois que sua sorte seja mais attendida do que a dos desertos, até porque é a passagem natural desses pontos para o Rio de Janeiro.

A' vista destas considerações quem merece a pecha de *bairrista*, eu, que advogo uma grande idéa e interesses geraes, ou quem não quer enxergar senão o rio que lhe corre á porta? *Patere legem, quam tulisti.*

Entendamo-nos. Não ha um só escripto ou palavra minha que exclua a communicação do Rio das Velhas com o prolongamento para Minas da estrada D. Pedro II: advogo a linha do Rio-Grande com a dedicação e a tenacidade das convicções antigas e profundas; mas a esse pensamento não sacrifico uma pollegada da minha provincia; proponho e sustento um
ferrea, que satisfaz a todas as suas re
economisa despezas. Que pret
nicação pelo valle do Rio-Gr
Prata, irradie-se para Baepend

Porto-Real no Alto S. Francisco, Goyaz, Matto-Grosso, Rio Paraguay, Amazonas e Uruguay.

Entretanto ameaça-me o Sr. Vianna com uma desgraça fatal, perder a opinião publica, que suppõe avessa ás minhas idéas.

Desejo merecer a opinião publica, respeito esse poder irresistivel da intelligencia independente, que, não vestindo de paixões alheias, castiga sem sangue, mas com severidade, e louva sem adulação, mas sempre com justiça, o individuo, o Governo, e o povo.

Mas se, como ensinou-me o bom Lafontaine na fabula do *Molleiro*, o *filho* e o *burro*, é impossivel contentar a todos, procuro obedecer sempre em primeiro lugar ás minhas convicções ; e se sem sacrifical-as conseguir a approvação do meu proximo, será ouro sobre azul. Não sou pois dos que queimão mais incenso ao idolo de popularidade. E de mais, já estou tão habituado a não agradar a todos, a estar só !

Não conservo de memoria quanto tenho escripto sobre o Rio das Velhas ; mas creio que nunca duvidei de que por elle abaixo pudesse descer alguma cousa, e até já cheguei a acreditar que aquelle rio prestava-se a navegação aproveitavel. Não surprendeu-me pois que o Sr. Dr. Symphronio fizesse no seu *Guatimozim* uma digressão de Sabará ao Guayculhy ; mas o futuro trafego da capital do Imperio, e outras relações com o S. Francisco pelo Rio das Velhas poderão accommodar-se com pequenas barcas, como aquella, e com os embaraços especiaes do rio?

Essa é a questão.

Em crêr que os ultimos estudos sobre o Rio das Velhas desenganão d'aquella navegação, curvo-me á opinião de profissionaes, que têm sobrada intelligencia e pratica para não só completar os conhecimentos hydraulicos do Sr. Vianna, como escudar-me.

O segundo artigo a que vou responder, veio anonymo, mas o

estylo é o homem, e parece-me ter encontrado um conhecido ; pelo que felicito-me.

Para affirmar que da barra do Pirahy á barra do Ribeirão Vermelho são 216 kilometros, nem descansei na confiança absoluta da orthopedia, nem precisei de calculos fallazes para encurtar a linha do Rio-Grande. Esse recurso, além de não condizer com meus habitos, desacreditaria minha causa no conceito dos homens intelligentes e imparciaes, que muito desejo para juizes.

Consultei um documento authentico, absolutamente insuspeito, até porque veio á luz antes de nascer a questão de preferencia entre a linha do Rio-Grande e do Juiz de Fóra : é a carta de Minas e Rio de Janeiro pelo Sr. Gerber.

Se o illustrado escriptor a quem respondo tiver a bondade de aferir por alli, como mais uma vez acabo de fazer, essa distancia, verá qne não escrevi levianamente.

A 2ª secção da linha, que defendo (é o lanço navegavel até nas maiores seccas), do Rio-Grande entre a barra do Ribeirão Vermelho e a cachoeira da Bocaina, e que calculei em 180 kilometros, equivalentes a 30 leguas : essas achou-as o Sr. J. Borell de Wernay, quando explorou e medio aquella secção fluvial.

Se estes calculos de distancias, feitos por profissionaes adiantados, absolutamente estranhos a uma questão que ainda estava por nascer, não são certos, não são orthometricos, menos confiança inspirão as medições e trabalhos modernos, que no desejo de agradar, no vexame de confessar um erro, na extrema e repugnante necessidade de defender um escandalo revoltante, como a linha do Juiz de Fóra, podem achar motivos seductores que desfigurem radicalmente a verdade.

Que a linha do Rio-Grande é a mais conveniente ás provincias do Rio de Janeiro e Minas, e mais curta e barata para o S. Francisco e Matto-Grosso, é ponto demonstrado á toda evidencia ; mas os senhores profissionaes que havião aconselhado

a linha do Juiz de Fóra, dão por quasi invencivel a Mantiqueira, acastellão-se nesse reducto a que não chegão os curiosos e dahi esmagão a turba dos profanos.

Já foi explorada a passagem do Pirapetinga, julgou-se possivel estrada de ferro por alli, mas extremamente dispendiosa. Tenho minhas razões para esperar de segundo exame melhor sentença, mas nenhum engenheiro empregou até hoje um minuto de estudo sobre o Passavinte, que parece não offerecer difficuldades a uma linha ferrea, e satisfaz ás aspirações da linha central.

Esta questão não merece que o Governo Imperial gaste uns 50 ou 60:000$000 para estudal-a por novos exames, que, convencendo-o da urgente necessidade de suspender os loucos trabalhos do Juiz de Fóra á garganta do Ayres, o habilitem a crear um systema racional de viação ferrea para Minas pelo valle do Rio-Grande ?

Não viria dahi uma economia de milhares de contos?

Faltão engenheiros? Ahi estão os da *Public Works Construction Company*, que com uma simples ordem farão prompta e imparcialmente esse serviço.

Se porém não quer o Governo fazer esses estudos por sua conta, proteja a Companhia de Santa Izabel, que já requereu o prolongamento de sua linha até a barra do Ribeirão-Vermelho com a navegação do Rio-Grande.

E' um acto de justiça e conveniencia publica.

José Jorge da Silva.

Lavras, 20 de Novembro de 1872.

Typ. do Apostolo. — Rua Nova do Ouvidor ns. 16 e 18.

CÓPIA

VISCONDE DE ARAXA'